KOKU-FAN
$4.00
july 1980
航空ファン
7
●現代ジェット戦闘機のACM
●F-86と朝鮮戦争
●モデリングマニュアル/Bf109
●モデル特集 ダグラスA-1

F-16 at Hill AFB

ヒルのF-16たち

Photo by PETER GREVE

388TFWの司令機F-16A（78-0092）

4th TFS

4TH TAC FTR SQDN

388TFWは1978年12月からF-16A/Bの受領を開始，翌79年1月には正式に転換訓練飛行隊，16TFTSの編成を完了した。その後，F-4D装備の4，34TFSも順次F-16に改変され，現在388TFW指揮下にはTFTS1個，TFS2個の合計3個飛行隊とネリス基地に派遣されるMOTE分遣隊をもっている。388TFWはベトナム戦争中タイのコラート基地に展開，F-105D/Fやシャークティースのf-4Eで多くのミグキラーを輩出した歴戦の部隊である。そしてベトナム戦終了後もしばらくコラートに駐留していたが，1976年3月にソルトレーク・シティに程近いこのヒル空軍基地に移動し，F-4D航空団としてTAC指揮下にあった。

▲4TFSのF-16A(78-065)。F-86D，F-102を装備して三沢基地に駐留していた4FISの流れをくむ部隊で，雷神のエンブレムは当時のままである。ベトナム戦には1969年からダナンの366TFW指揮下で参戦，LAのテイルレターを付けたF-4Eは読者の皆さんもおなじみのはず……。

▼最初のF-16飛行隊16TFTSのF-16B(78-087)。すでに解隊されていた16TFSをF-16配備にちなみ復活させた。この第16飛行隊は朝鮮戦争のミグキラー・パック51FIWの一員として朝鮮戦争に参戦，セイバーをF-102に替え那覇基地に駐留していたため，4FIS同様，日本のオールド・ファンにはなじみの深い飛行隊である。

16th TFTS

16 TAC FTR TNG SQD

34th TFS

▲34TFSはコラート以来ずっと388TFW指揮下にあった部隊で，源をたどるとF-86Hを装備した34FISにいきつくが，4TFSがF-86D，16TFSがF-86F/Fというのを考え合わせるとなかなか興味深い。なおベトナム戦ではF-105D/Fとシャークティースのフ-4E（テイルコード"JJ"）を装備して7機（F-105 2機，F-4E 5機）のMiGを撃墜している。
▼サイドワインダーと同形状をしたACMI（Air Combat Maneuvering Instrumentation）ポッドを装備した388TFW, Det, MOTE（Multirole Operations Test and Evaluation）のF-16A（78-038）。ネリス空軍基地にF-16A/B 6機を派遣し，レッドフラッグなどに参加している。

388 TFW began receiving F-16A Bs in December 1978 and its 16TFTS transited completely into F-16s in January 1979. The Wing was deployed to Korat AB in Thailand during the Vietnam War having F-105 and F-4 Mig-killers. In March 1976 the Wing was headquartered at Hill AB and currently maintain One TFTS, Two TFS and a Detachment MOTE (Multirole Operations Test and Evaluation). These squadrons will eventually receive their F-16s.

MOTE

IDFAF

一方，この388TFWはNATO 4ヵ国（オランダ，ベルギー，ノルウェー，デンマーク）とイスラエルのF-16パイロットおよび地上整備員の訓練を行なっている。機体はG.Dフォートワース工場から届いた各空軍向けの新造機である。
▲イスラエル空軍向け1号機F-16A（78-308）。F-16イスラエルへの引渡しは1980年1月で，この後のF-16B（003）もヒルで訓練に使用されている。なおここで使用されるF-16はA型3機，B型4機。

▼オランダ空軍向け12号機にあたるF-16A（J-212）。今年中には388からの卒業者が本国で転換部隊の教官あるいは実戦部隊（322Sqn）の指揮官となる予定である。
◀▶同じく388で転換訓練に使用されているベルギー空軍のF-16A（FA-03，78-118）。同空軍初のF-16部隊は349Sqn。なお，ヒルにはこのほかデンマークとノルウェーのインシグニアを付けたF-16A，Bが訓練を行なっている。また，米空軍も新しいF-16航空団をマクディールに編成中。

RNAF

HL
J-212

388 TFW also undertakes the F-16 training courses for pilots and maintenance crews for such NATO members as Netherlands, Belgium, Norway and Denmark. Shown here are the 1st F-16 of JDFAF (left top), the 12 th F-16 of RNAF (left below) and the 1st F-16 of Belgium Air Force belongs to its 349 Squadron. The most of pilots trained will become instructors at home.

Belgium AF

EG
AF
78 522

Photo by Hideki Nagakubo.

日米 新鋭機が対決 異機種対戦闘機戦闘訓練

USAF/JASDF DISSIMILAR AIR COMBAT TACTICS

1978年11月に初めて日米協同訓練を開始した航空自衛隊は当初のDACT（異機種対戦闘機戦闘訓練），に加えAGG（対地射爆撃訓練），それに航空戦術訓練と幅を広げ，昨年7月からは月例化するまで発展した。当初日本側の対戦相手は極東駐留の米空，海軍，海兵隊に限られていたが昨年3月，米韓合同演習，チーム・スピリット参加機が三沢でDACTを行なったことにより米本国のTAC機も相手とするようになった。今年もチーム・スピリット80参加機の本国帰還時を利用して4月7日から11日にかけ通算15回目，昭和54年度最初の日米協同訓練が三沢基地で行なわれ，フロリダ州エグリン空軍基地駐留，33TFW，59TFS所属F-15C，4機（写真下）とパイロット10名（58TFS所属を含む）が5日間に25ソーティを実施した。米軍機は支援器材と人員を積んだC-130とともに4月5日，横田基地から13時45分到着，1週間後の12日，11時にホーム・ベースのあるフロリダに向け離陸していった。対する航空自衛隊は北部方面航空隊の全飛行隊を参加させ，千歳基地第2航空団，第302飛行隊所属F-4EJ×4，第203飛行隊所属F-104J×4，それに三沢の第3航空団，第3，8飛行隊F-1×4が合計50ソーティを実施。日米ソーティ数の比が2：1となることからお判りのとおり米側は1ソーティで2交戦する方式をとり，天候にも恵まれ全ソーティを無事終了した。訓練は9，10，13時の3ピリオッドで第1，3ピリオッドを2空団が各F-15×2に対しF-4EJ×2が対戦，終了後F-15は三沢東方のB空域（R-129の南側）でそのまま待機し，20分遅れて離陸するF-104J×2と再交戦する。一方3空団は第2ピリオッドのみでF-1×2対F-15×1，7，9，11の奇数日を第3飛行隊が，残る偶数日を第8飛行隊がそれぞれ実施した。後者のソーティ数が少ないのはF-1転換後，日が浅いせいかもしれない。

◀初日の7日は観戦のため航空総隊司令，中島空将が嘉手納基地12TFS所属F-15Dで飛来。"静かだね" "F-86と同じだ" と初試乗の印象を語っていた。

Japan Air Self Defense Force (JASDF) began a joint training program with USAF in November 1978. Starting with DACT (Dissimilar Air Combat Training) the program grew to include AGG (Air to Ground Gunnery Training) with the frequency increased up to monthly basis from July 1979. Recently four F-15Cs from 59TFS/33TFW participated in the joint excercise with JASDF on its way returning from the Team Spirit to home in Florida. During the period General Nakajima, CO of Air Defense Command, made orientation flight in the 12 TFS' F-15D whose flight impression was "as calm as the Sabre".

▲7日の第3ピリオッド，対203，302戦に離陸するF-15．今回参加した4機は沖縄の18TFW機より新しいブロック22機ばかりで，600galタンクとAIM-9Lサイドワインダー・ミサイル各1を装備．空戦中アフタバーナは使用せず，対する外部搭載物を一切つけない日本に比べハンディを負っていた．米軍では標準化しているF-15をアグレッサーにシミュレートさせる訓練内容だったのかもしれない

JASDF aircraft participated in the excercise were four F-4EJs from 302 Sqdn, four F-104Js from 203 Sqdn and four F-1s each from the 3rd and 8th squadrons' General Kanki, CO of Northern Air Froce, also made orientation flight in the Eagle fighter.

▲訓練を終了し，ドラッグシュート非装備機独特の高迎角減速着陸を行なうF-15。参加パイロットは各飛行隊長を除きいずれも20代後半の中堅層，7～8Gの高G機動を5分以上連続して行なう空中戦では23～4まで若がえりさせたいと訓練統制官の北空防衛部長，谷1佐は語っていた。

◀総隊司令官の試乗に続き7日午後，北空司令官，神吉空将のオリエンテーション・フライトが行なわれた。日米ヘルメットの相違に注意。ゴーストグレイ・カムフラージのヘルメットは，F-15パイロットに標準化しつつあるが，白色に比べ空戦時に有利なのだろうか。後方はクロスカントリーで飛来し再び厚木に帰投するVA-115のA-6E。この日は那覇基地から207飛行隊のF-104Jが全機，移動訓練で飛来し，DACTとともに1日中，飛行場は活況を見せていた

迷彩ファントム Camouflage F-4E on air

航空自衛隊の主力機が，機体表面に各種の迷彩塗装を実用化または試験中であることは，本誌昨年8月号と11月号にお知らせしたとおりだが，今月6頁に紹介した日米間の各種戦技訓練等に参加した航空自衛隊のF-4Eに，新たなパターンとトーンによる迷彩機が登場した。この頁では，北海道千歳基地の第2航空団第302飛行隊所属のF-4E 4機の近況を追ってみた。F-4Eシリアル47-8343の空中写真は，第2航空団の提供によるもの。

第302飛行隊のF-4E迷彩は4種あって，この頁の343号機は昨年12月に塗装された一番新しいもの。各機とも，試験的なもので，迷彩のための塗料はいずれも水性塗料によるもので，どのタイプが実用化されるという明確な予定はない。飛行中の写真（上2枚）はいずれも積丹半島上空高度17,000フィートにて，僚機から4月中旬に撮影された。（空中写真は第2航空団提供）

As reported in preceding issues JASDF is now in process of having final evaluation on the proposed camouflages on their major combat aircraft. The patterns and/or color tones in observation are seen on those F-4E Phantoms participated in recent DACT (Dissimilar Aircraft Combat Training) held between JASDF and USAF. Introduced in this page are F-4Es from the 302nd Squadron of 2nd Air Wing. The latest presentation among those four Phantoms is the scheme on aircraft No. 343. According to JASDF the final choice is still held outstanding. The aerial shots were taken over Shiyakotan peninsula. (The 2nd Wing Photo)

Photo by H. Nagakubo

4月11日から開かれた日米DACTに参加したF-4E(シリアル67-8382)。胴体上面と主，水平尾翼のみ迷彩塗装がされていることに注意

F-4Eの中で最初に迷彩塗装で登場した77-8400号機。機首，下面，垂直尾翼は従来機と同じグレイ，ホワイトの2色にぬられている

胴体中央上面と主翼上面のみにダークブルーの塗装をした87-8411号機。他の迷彩機とちがって，純粋に仮想敵機としての迷彩パターン

Photo by Ichiro Mitsui.

フィリピンの青空にかける シャークティース

古くは中国大陸を暴れ回ったアメリカ義勇軍フライングタイガースから、ベトナムに出現したあの388TFWまで、その時代ごとのファイターパイロットの闘志と勇気の象徴として世界の空に君臨し、そしていつの時代も戦火の終演とともにいずこかに消えていったシャークティースたち。その彼らが再び太平洋の空にもどってきた。今回は先駆者の伝統を受け継いで甦ったシャークティースをフィリピンのクラークフィールドに追った最新のレポートをお届けしよう。

F-4G-39-MC(69-306)の機首

クラーク基地のホストユニットは，1974年10月韓国の群山基地から移駐してきた第３戦術戦闘航空団で，現在ここには1975年10月に新編された第３戦術戦闘飛行隊と旧第405戦術戦闘航空団時代の第523戦術戦闘飛行隊を改称した第90戦術戦闘飛行隊のほか，PACAFのアグレッサー部隊として1976年新編された第26戦術戦闘訓練仮想敵飛行隊の３個飛行隊が所属している。このうち，赤いユニットカラーを用いる第90戦術戦闘飛行隊は，昨年末F-15の配属によってその任を解かれた嘉手納の第67戦術戦闘飛行隊のワイルドウィーズルミッションを受け継いだため，E型とG型両機を装備する混成飛行隊となって

3TFWのインシグニア

いる。そしてこの3および90に所属する50機程のF-4E/Gのほとんど総てにシャークティースが施されており、これらは現在ではアグレッサーのF-5Eにまでおよんでいる。このようなF-4E装備部隊へのシャークティース復活は、全米空軍的な兆候で、ここのほかPACAFの第51混成航空団、AACの第343戦術戦闘航空群、TACの第31戦術戦闘航空団（現在はF-4D）などのF-4が変身を終えており、これ以降もその傾向は広がりつつある。中でもここクラークのシャークたちは、ベトナム戦を天翔けたコラートのシャークに最も忠実といわれ、その姿を遠くタイに回想した方も多いのではないだろうか。

3TFSのインシグニア

Photo by CAPT. Thur

▲夕暮れせまるランウェイに着陸する3TFW/3TFSのF-4E-49-MC(71-1083)。機体は3TFWのCO COL McINERNEYの3TFSにおける乗機で，垂直尾翼のs/nは3のみ白で記されている。しかしこの機は現在，米空軍の戦術機に対して進められている文字類の色調低下作業によってテールコードやs/nも黒に変更されている。

▼ランウェイ上でタワーからのテイクオフの指示を待つ3TFW/3TFSのエレメント。3TFSは先任の90TFSの後を追って1975年末，編成された部隊で，当初白のユニットカラーを用いている機体もあったが，現在では全機が青に塗られている。なおこの頁の2枚の写真は，CO機のバックシーター，CAPT. THURLOWの提供によるものである。

Photo by CAPT. Thur

oto by TSGT. Holland.

この頁2枚は，1978年末に太平洋地域で唯一の対ミサイルサイト飛行隊として再編成された90TFSのF-4G。90TFSは，本国ジョージAFBの563TFS，西ドイツスパンダーレムABの81TFSに次ぐ3番目の実戦ワイルドウィーズル飛行隊で，現在12機のF-4Gを装備している。上の写真は3TFWのTSGT HOLLANDの撮影したショット。現在クラーク基地にはこれら3TFWのほかに，MACの第22航空軍に所属する347TAWのC-130EとC-9A，またフィリピン空軍のF-5など多くの航空機が常駐しており，さらに1977年以来，継続的に開催されているPACAFの“コープ・サンダー”演習のためここクラークは太平洋地域で最も多忙な空軍基地のひとつになっている。

最新鋭機F-86 セイバーの投入

Photo Via Larry Davis

▲大戦中，ヨーロッパ戦線のトップエースだったＦ．Ｓ．ガブレスキ大佐（28機撃墜）と彼が朝鮮でエースとなった時の機体F-86E-10"Lady Francis"(51-2746)。本来この機体は51FIW傘下25FISのエース，W.H.ウィスコット少佐の乗機だが，大佐もよく使用していたらしい。なお，ガブレスキ大佐のF-86によるスコアはW.T.ウィスナー少佐と分け合ったMiG-15を加えると6.5機。
▼1951年，水原飛行場で整備を受ける51FIW/16FISのF-86E-1"Mach on Mac"(50-597)。F-86Eはこの年はじめて極東に配備された当時の最新鋭機だった。

Above: Col. "Gabby" Gabreski beside the S
he main ace in. (Collins via Da
Below: "Mach One Mac" in its revetmen
Suwon. Note wing band. (USAF via La
[Right Top] Rudder blown away by MiG-1
23mm shells but returned. (Menard via Da
[Right Middle] Major Bill Wescott taxis ou
the Suwon runway. (Collins via Da
[Right Bottom] Brand new F-86Es from
51st FIWg in sandbag revetments at Su
Air Base in South Korea. (Collins via Da

▲MiG-15の23mm砲弾でラダーを撃ち抜かれながら、無事ホームベースの金浦飛行場へ帰投した4FIWのB・ムーア中佐のF-86A-5（49-1227）。
▶ミッションを終え、水原に帰投した51FIW/25FISのF-86F-10（51-2746）"Lady Francis/Michigan Center" W.H.ウェスコット少佐の乗機だが、前記のようにガブレスキ大佐もこのFU-746で5機目のスコアをあげている。
▼1952年、水原の掩体壕にラインアップした51FIWのF-86E。手前の機体は"Lady Francis"。当時51FIWのF-86には黒フチ黄、4FIWは黒・白の帯を胴体に巻いていたが、FEAFはこの年、極東方面に展開する友軍のF-86用インベンション・ストライプとして51FIWの黄帯を採用。ユニット・マーキングは垂直尾翼へ移された。

レッドフラッグのRAFバード

Photo by FRANK B.MORMILLO

1977年9月に始まった英空軍の、レッドフラッグへの参加も今回で4年目を向かえ、ネバダの砂漠上空をダークグリーンとダークグレイのRAFオーバーラル・カムフラージュが乱舞する姿を珍しい光景ではなくなってきている。今月号では本誌特約カメラマン、F.Bモーミロ氏の新着写真からレッドフラッグのRAFバードの近況をお知らせしたい。

◀レッドフラッグ#80-2に参加したNo.54Sqn.のジャガーGR.1(XX753)。本演習には8機が参加した。

▲同じくNo.54Sqn.のGR.1(XX751)。

▲No.54および16Sqn.のエンブレム。

▶ラインアップしたバッカニアS.2B。手前がNo.16、後方がNo.15Sqn.の所属機で、2飛行隊、15機のバッカニアが参加している。ラウンデルに描かれたA-7D SLUFに注意。

話は前後するが，昨年末にはNo.35，44，101，617Sqn.から4機のバルカンB.2が#80-1に参加。SAM/AAAそしてF-5E/F-15が守備を固めるターゲットに対し，昼夜を問わない超低空侵攻訓練が合計14日間，46ソーティ行なわれた。
▲新しいオーバーラル・カムフラージュを施したXM652。

RAF began participating in "Red Flag" in September 1977. Those participated in Red Flag #80-2 were Jaguar GR.1s from No.54 Sqdn,Buccaneer from Nos.15 & 16 Sqdns. while in #80-1 four Vulcans from No s. 35, 44, 101 and 617 Sqdns joined.

35をデザイン化したエンブレム。No.35Sqn.のバルカンB.2(XL361)

No.617Sqn.所属バルカンB.2(XL426)のエンブレム

No.44Sqn.のバルカンB.2(XM652)。グレイが他機とは異なる

No.101Sqn.のエンブレムを付けたバルカンB.2(XM612)

KF SPECIAL FILE

Photo by Peter Gr

One of F-5Fs during stopover at Nellis AFB on its ferry flight to Korea. March 1980 photo.

Photo by AHPA

▲1980年3月，韓国へフェリーされる途中，ネリス空軍基地に立ち寄ったROKAFのF-5F(78-785)。折から行なわれていたレッドフラッグ演習にも参加した機体で，このツアーにはほかに78-786/-787が加わっている。

◀ケンタッキー州ルイスビルのスタンディ・フォードANGBに翼を休める123TRG/165TRSのRF-4C-30-MC〈66-423〉。垂直尾翼には黄フチ緑のマーキングと"KE"のテイルコードが描きこまれているが，この"KE"はミシシッピー州キーフィールドを基地とする186TRG/153TRSが昨年から使用していた。1980年4月14日撮影。

▼これまで固有のテイルコードを持ちながら，ほとんど使用していなかったVQ-2〈NSロタ スペイン〉は昨年から新しいこうもりのマークとともに，テイルコード"JQ"を付けている。写真はP-3A(149677)でEP-3B/Eについても同様。

RF-4C-30-MC(66-423) from 165TRS/123TRG at Standiford Field, Ky. Photo by AHPA

P-3A from VQ-2 bearing a Bat marking and tail code of "JQ". Photo by Peter Zastrow.

Photo by Peter Grave

Photo by Peter Grave

▲レッドフラッグに参加した35TFW/562TFSのF-105G(63-332)。機首には新たに"ワイルドウィーズル・マウス"が描きこまれている。562TFSはTACに残った最後の"Thud"飛行隊で，フェーズ・アウトも間近い。なおこのワイルドウィーズル・マウスはジョージアANG116TFW/128TFSのF-105Gにも付けられている。
▼昨年，アンドリューズ空軍基地のオープンハウスに展示されたVA-105 "Gunslingers" のA-7E(157567)。VA-105は1970年以来，現在までサラトガに搭載され続けている飛行隊で，一時期700番代のモデックスを付けていた時期もあった。
▼米海軍，海兵隊機に対して行なわれているロービジビリティ化の波は，ホークアイにもおよんでおり，1978年NASウィローグローブで撮影されたこのE-2C(160773)も全面グレイの塗装が施されている。

Photo by Picciani

(Top) F-105G from 562T
35TFW participated in "
Flags". As known 562TFS
the last "Thud" Sqdn
TAC phasing out soon.
(Third from Top) A-7E f
VA-105 assigned to U
Saratoga at Andrews AF
(Below) Low visibility co
scheme promoted by U
and USMC caught up
E-2C at NAS Willowgrove

(Photo by Hans Redemann)

年に購入して以来，唯一の大型輸送機として現在も3機(A-701～703)が活躍しているJu52/3m　Photo by Denis Hughes. (Page 26～27)

世界の空軍シリーズ

SWISS AIR FORCE AND ANTI-AIRCRAFT COMMAND

スイス空軍

スイスは世界でも類を見ない永世中立，国民皆兵制を採用する国家で，あらゆる同盟や条約機構に加入しないかわりに，国際的にも不可侵を認められている。また，他国からの武力侵入に対しては，独自の兵力でそれに対抗する。そのため国民すべてが民兵という型で国防の一翼を担っており，20歳以上の男子全員に課せられた17週間の兵役義務のほか，兵役終了後も年令により年間1～3週間の訓練を受けなければならない。このような特殊な防衛体制を持つため，人口650万人に対して，平時の正規兵力は約3,500人，徴集兵15,000人と常備兵力は，小国なみに，非常に少ない。しかし有時には48時間以内に630,000人の動員が可能であり，訓練の行きとどいた65万人の兵力（国民の10%にあたる）を持つ第1級の軍隊へと変身するわけだ。この制度は19世紀初頭以来160年にわたり実施されてきたスイスの伝統であり，過去には枢軸，連合両軍に対し，そして現在ではワルシャワ，NATO両条約機構軍に対して，中立的立場を堅持している。

スイス空軍はこの市民徴機軍の飛行隊として1914年に成立し，1936年には空軍として独立，陸軍の手をはなれた（現在は1968年に行なわれた組織改変により，陸軍の一部となっている）。第2次大戦中はドイツから購入したメッサーシュミットBf109で防空にあたり，スイス領空に侵入してくる枢軸，連合両軍機に対して迎撃を行なった。Bf109はこと迎撃という任務に関しては絶大な威力を発揮する機体で，その活躍はめざましいものがあった。スイス空軍機が第2次大戦中に行なった迎撃のための出撃は600回を数え，前半はドイツからの侵入機，後半はドイツ爆撃に向かう連合軍機が中心であった。戦後のスイス空軍は立地条件からか西側の機体のみである。特に多いのがイギリス機で，バンパイア，ベノム，ハンターといった布陣が1960年代中盤まで続いたが，1966年にはミラージュIII Sが，1969年にはヒューズ社との協同開発による防空システム“フロリダ”が完成した。そして80年代のスイス防空／対地支援を担当する最新鋭機が，1979年から配備の始まったF-5E/Fである。

▲ベノムおよびハンターの後継機として1979年から納入が開始されたF-5E（J-3016）。発注数はF-5Eが66機，Fが6機で，1，11，18，21飛行隊に配備される予定。デューデンドルフ基地にて撮影。

◀現在もなお100機程度が第1線に配備されているベノムFB.4。機首を延長し，爆撃照準装置を搭載するなど近代化改修を施してはいるが，1957年に配備の始まった機体だけに老朽化は著しく，今後F-5Eの増加とともに，順次姿を消していく。

▲ベノムの後継機として採用が予定されていたLTV A-7Gが主に政治的理由からキャンセルされたため，1958年から148機が配備されていたハンターF.58を改修，サーブBT9K爆撃コンピュータを搭載して対地攻撃機として現在も使用されている。使用部隊は1，4，5，7，8，11，18，19，21飛行隊。

▶配備されて間もない1969年に撮影されたミラージュIIIS。IIIEのFCSをヒューズTARAN Mk 1Sに換装した機体で，38機（うち2機は複座のBS）が16および17飛行隊で要撃にあたっている。スイスの防空組織はこのミラージュIIISとヒューズ"フロリダ"防空システム，イギリス製ブラッドハウンドSAM，そして同国の誇るエリコン35mm対空機関砲から構成される。

▲第10飛行隊のミラージュIIIRS(R-2109)。18機が第10飛行隊でベノム偵察型8機とともに偵察任務に使用されている。

▶Bf108の後継機として1957年から3機が要人輸送に使用されているビーチE50ツインボナンザ(A-713)。外国旅行の際には民間登録記号"HB-HOW"に塗り替えるというのもいかにも永世中立国スイスらしい。

▲スキー、拡声器、ホイストを装備したアルエートIII。救難／軽輸送に80機購入され、アルーエトII(27機)とともに使用中。

▼基礎訓練用に使用されているピラタスP-2(左)とP-3(右)。

なお、このほかにPC-6/7、C-3605、バンパイアなどを使用。

SWITZERLAND AIR FORCE & ANTI-AIRCRAFT COMMAND serve to maintain a peace in this unique neutral and non-allied nation. As known, in peacetime, a nominal force of 35,000 is maintained which expand is approximately 630,000 in an emergency. Of these militia-combined forces about 42,000 will be in the Air Force and anti-aircraft services. The Air Unit was originally established in 1914 within the Army and in 1936 became independent unit though it returned under the command at Army again in 1968. During WW II they made more than 600 sorties and fought brilliantly against Luftwaffe. Currently they are equipped with Mirage IIIs and F-5E/Fs, and 'Florida' air defense systems.

天山艦上攻撃機は空母のエレベーターとの関係で全長が押えられ，寸つまりの後部胴体と前に傾いた垂直尾翼が外形的な特徴である。ひろい脚間隔と4翅ペラ，トサカのついた頭部など，斜め前から見るとなかなか迫力がある。昭和14年に試作命令を一社指名で受けた中島であったが，護エンジンの振動，機体の重量過多による着艦時の脚やフックの破損等のトラブルが続出し，ブーゲンビルに初出撃したのは18年になってからであった。稼動率も良く，信頼性もあり，あらゆる意味ですぐれた性能を持つ機体であった。末期には3機に1機はレーダを装備して夜間の襲撃に大活躍した。しかし日本機に共通の防弾の欠如はマリアナ等でも大損害の要因ともなった。天山は出現時期の遅れた悲劇の艦攻とも言える。知り合いに色々な機体の元パイロットがいるが，艦攻，艦爆乗りの生き残りは非常に少ない。元97艦攻乗りの知り合いがひとりいるが非常に口が重い。よほど戦闘の重圧が大きかったのであろう。横須賀航空隊で彩雲，零戦，97艦攻，彗星などを見る機会はあったが，本

中島 天山12型艦上攻撃機 (B6N2)

NAKAJIMA JILL TYPE 12 ATTACKER (B6N2)

機は記憶にない。あるいは遠くで見たかも知れないが，友人の話では遠くで見ると彩雲とよく間違えたそうである。しかし近くに来ると天山ははるかに大きく，特に主翼が大きくすぐ判ったそうである。始めて本機をしっかり見たのは映画の中で，たしか"海軍雷撃隊"とかいう名の映画で，零戦52型と共に盛んに出て来て，魚雷を抱いて離陸する姿はなかなか勇ましかった。天山艦攻の上，側面は海軍機独特の青みのある暗緑で下面は灰白か銀塗装であった。

B6N2 Tenzan "Jill" was designed to replace B5N "Kate". The Carrier borne torpedo-bomber was distinguished by forward rake of vertical tail surface and the Length shortened to the size of carrier elevator. After troublesome trials with engine and weight the initial models finally made operational debute in the campaign against Bougainville in 1943. The aircraft earned a high rate of operation proving its reliability. Later one out of three Tenzans were equipped with a radar system and improved night attacking capability. Like other Japanese warplanes B6N had weak armor vulnerable to attack by fighters. Come to think of it, among WW II veteran pilots whom I know there are but a few from the Carrier-borne attackers/bombers. At Yokosuka Kokutai base there were C6N1 Saiuns, Reisens, B5Ns and Suiseis but I do not remember seeing a B6N2 Tenzan. Only I saw them in the film entitled "Naval Torpedo Unit".

(By Ichiro Hasegawa)

大好評発売中!!
航空ファン別冊 ILLUSTRATED
F-4ファントムII
■主な内容■
(F-4の全モデル紹介)
定価1,800円
B5判208頁(カラー32頁,

USAF & U.S.NAVY JET FIGHTERS

超音速の夜明け

シリーズ・アメリカジェット戦闘機 1

▲空母イントレピッド(CVA-11)への着艦パターンをエシロン編隊で飛行するVF-61のF9F-8(208/141123, 00/141092, 202/?)。1955年に始まった塗装様式の変更により，シーブルーの機体とグレイの機体が混っている。

GRUMMAN F9F-8 COUGER

[Photo National Archives]

1960年代に入ると，米海軍は実用段階に入っていたジェット艦上戦闘機の性能を向上させる手段のひとつとして，主翼の後退翼化を各メーカーに指示した。グラマン社もその例外ではなく，折からの朝鮮動乱で主力機の座を占めていたF9Fパンサー(G 79シリーズ)の最新型，F9F-5を基礎にした後退翼機，モデルG93の設計を開始したのは1951年3月のことだった。このG93の原型ともいうべきF9F-5は完成度の高い機体であったため，G93はわずか6ヵ月で完成，XF9F-6と命名された原型1号機は1951年9月20日，テネシーの空にその第1歩を踏み出した。このXF9F-6は，後退翼機特有の操縦性悪化に対処するため，各種の空力的改修が施された結果，速度性能，操縦性でパンサーを上まわり，翌52年2月には量産型F9F-6が完成した。F9F-6は同年11月には初の実戦部隊VF-32に配備され，朝鮮動乱にも参加した。しかし，このG93系(F9F-6およびエンジンをT33に換装したF9F-7)は後退翼版パンサーと言うべき機体で，艦上機の超音速化を目論む米海軍にとっては，まだまだ満足のいくものではなかった。そこで完成したのが，主翼および胴体に大改造を加えた第3のF9F，モデルG99，F9F-8である。F9F-8は-6から採用されていた主翼前縁の自動スラットを，開状態で固定した鼻まがり前縁にすると同時に，後縁はナマクラ後縁として翼厚比を減少させ，臨界マッハ数を増大させた。一方，前縁にはドッグツースと境界層板を設け，後退翼機特有の翼端失速を防いでいる。胴体は主翼の大型化と燃料容量増加にともない延長され，F9F-2～-5はもちろん，同じクーガーのF9F-6/-7とも大きく異なる平面形を持っている。エンジンはJ48-P-8A(8,500lb)に換装されており，速度性能で20kt増，航続性能で270nm増という性能向上を示した。また，搭載量も大幅に増し，F9F系列では初めてAIM-9サイドワインダー4発を装備できた。このF9F-8は戦闘/攻撃型-8Bが601機，写真偵察型-8Pが110機，複座練習型-8Tが400機と，平時では考えられない1,111機という生産数を誇り，TF-9JやTAF-9Jは60年代後半から，70年代前半まで使用された機体もあり，それらの多くは訓練または連絡，そして標的機として最後の任務についた。

▼コンベアR3Y-2トレードウインドの翼下に4基装備された空中給油装置から給油を受けるVF-123のF9F-8。F9F-8Pでは航続距離増大のため標準装備となっていた給油プローブだが，F9F-8では後期型から装備されるようになった。

Photo National Archives

▼Aero 15Aラックを介してAIM-9B（旧称AAM-N-7）2発を装備したF9F-8初期量産型（131069）。チャイナ・レイク基地の海軍兵器センター（NWC）の試験機として使用された機体で，各翼は目視性向上のためオレンジに塗られている。

▼雪化粧の富士山をかすめるように飛行するVF-121のF9F-8編隊。VF-121は横須賀へ入港中だったハンコック(CVA-19)に展開していたCVG-21の第1飛行隊で、厚木基地において訓練を行なっていた折のスナップと思われる。

(Photo National Archives)

▼タイコンデロガ(CVA-14)への着艦に失敗、ナイロン・バリケードを突き破り、発艦準備中の僚機に接触したF9F-8(131181)。事故は同艦がアングルド・デッキを含むSCB-125改修のため、ノーフォークへ入港する2ヵ月前に起った。

▲サラトガ(CVA-61)艦上に翼を休めるVF-43のF9F-8(208/144298, 00/144290, 204/144294)。手前の機体はCVG-4のCAGで，給油プローブを4色に塗り分けている。機首のUHFホーミング・アンテナとM-3 12.7㎜機銃がよくわかる。

[Photo National Archives]

A

[Photo National Archives]

▲攻撃飛行隊の増強にともない，1955年６月に新編成されたVA-76のF9F-8B（313/141123, 305/？），F9F-8Bはハード・ポイントの強化によりMk.12核爆弾（1,200ℓb）を搭載でき，LABS（低高度爆撃装置）を持つ本格的な戦闘爆撃機。

◀トップライトを浴びて編隊飛行するVF-144のF9F-8（404/144302, 410/144308, 413/144313, 414/144296）。F9F-8はベトナムで海兵隊のTF-9Jが前線統制に使用されたという例外を除くと，その優秀性を発揮する戦場を持たなかった。

ミラマーの米海軍機

昨今，米海軍の動きに変化が見られる。RA-5Cのデコミッション，ニミッツ，アイゼンハウアーのペルシャ湾方面への展開，コーラル・シーの再就役など話題はつきない。そこで今月号では本誌特約カメラマン，ロバート・L・ローソン氏のミラマー・ニュースから，何枚かの写真をピックアップしてお届けしよう。

▶1979年8月，ミラマーをタキシングするVA-165"Boomers"のA-6E(155664)。CVW-9の航空団司令，メル・マンシンガー中佐機で，同中佐率いるCVW-9はこのあと母艦コンステレーションとともにインド洋方面への航海に出た。

▼ミラマーのE-2B 3題。上からVAW-88のE-2B(152487)，RVAW-110のE-2B(152480)，VAW-117のE-2B(151707)。

A-6E/VA-165

Photo by Robert L. Lawson (Page 44～45)

E-2B/VAW-88

E-2B/RVA

E-2B/VAW-117

Photo Album from U.S.NAVY

▼1979年9月，ミラマーを訪れたVA-46"Clansmen"のA-7E(314/160615，311/159964)．J F Kに搭載されている攻撃飛行隊で，同隊の特徴であるタータン・チェックのストライプはフィン・チップに残るのみで，いささかさみしい。

▼レンジャーによる西大西洋方面への最後の航海を終えて，ミラマーに帰投したRVAH-7"The peacemakers of the fleet"のRA-5C(156608)．1950年，AJ-1装備のVC-7として編成されて以来，4度にわたるベトナム航海を経験し，79年末に解隊されてしまった。

A-7Es VA-46

RA-5C RVAH-7

フィリピンにあこがれの シャークティースを求めて／クラーク基地訪問記

カリフォルニアバスラインという米軍専用のチャーターバスに揺られること1時間半，まわりを走るジープニーやタクシーに混ざって，トライシクルの数が増えたな，と気付いた頃，バスはクラーク基地のあるアンヘレスの町に入っていた。雨季は5月からだと聞いていたのに，今日は昨日からの雨雲が残り，どんよりとした空模様だ。マニラからここまでの間も何度かスコールに見舞われた。しかし雲の合間から時おり差し込む日ざしには，やはり南国特有の強さと鮮やかさがあった。アンヘレスの町並をぬけ，ノーチェックでメインゲートをくぐってからも米軍関係の施設が建ち並ぶ地域まではかなりの距離がある。それもそのはずここクラーク基地は，156,204エーカーの広さを誇る海外最大の米軍基地，沖縄の嘉手納基地が5,195エーカーというから，その約30倍ということになろうか。その広さは想像を絶するほどだ。基地の反対側はもちろん，同居するというフィリピン空軍の施設などはまったく見ることができなかった。

基地内のケリーカフェテリアという停留所でバスを降りる。「PAOはどこ？」ガイド嬢に尋ねると，「ベースタクシーを使った方がいいわ」と教えてくれた。PAOは停留所からタクシーで5分ほど走った太い木立が点々とそびえるオフィス地域の中程にあった。2121と書かれたPAOのドアを開けるとクーラーの冷気とともに今回の取材のエスコートを引き受けてくださる広報官ミュージュリー大尉が待ちかねたような表情で出迎えてくれた。受付の女性がいれてくれたオフィス自慢のアメリカンを飲みながら，早速打合わせに入る。大尉から，今回申請のあったF-4E/G，F-5E，T-38について写真撮影の許可がおりていること，特にF-5E，T-38についてはコクピットの撮影もOKであることを聞く。あとの心配は，湿っぽい空模様だけだ。「さあ，いこうか」大尉に促されてオフィスを出，彼の愛車ビートルでまずは3TFWのエプロンへと向かう。ハンガー前で車を降りると2人の90TFSのパイロットが僕らを迎えてくれた。彼らの案内

でフライトラインへと進む。その瞬間，鼻をつくJP-4の匂いとともに目に飛び込んできたものは，まぎれもなくあの精悍な顔つきのファイター達だった。その鋭いロングノーズに描かれたシャークティースは寸分の狂いもなく，歴史を越えて今，目の前にある。「あー，やっと会えた」そんな一言がここまで僕らを追ってきてしまった僕の，いつわらざる実感だった。そんな感傷を打ち破るようなパイロットの催促に従い，撮影に入ることにした。冷静になってよく見渡すと，フライトラインに並ぶシャーク達の数はおよそ15機。2個飛行隊だから50機，整備や訓練中の機体を差し引いても30—40機はいると踏んできたので，いささか物足りない。そんな僕の表情を察してか，ミュージュリー大尉が口を開いた「チームスピリットで韓国へ行っているんだ」。韓国といえばこの3TFWが1974年10月まで駐留していたところ。ベトナム戦へのTDYから韓国へ戻った頃，UP，UK，UDのテイルコードを付けた彼らを横田などでカメラに収めた方も多いのではなかろうか。3TFW/90TFSのF-4Gから撮影を始める。F-4Gを間近に見るのは，昨年春のジョージ空軍基地以来。しかし歴戦の象徴であるシャークティースを与えられたクラークのF-4Gは，長く伸びたAPR-38と相まって，まったく異質の生体としてファインダーに飛び込んできた。

3人のエスコートに連れられ3TFSのF-4Eがラインナップしているエリアに移る。見るとランウェイの向う側，距離にしておよそ20kmほどだろうか。こんもりとした300mくらいの山がひとつ。それがクラークでの写真にしばしば登場するMt・アラヤッツだということはすぐにわかった。山をバックに撮影を進めていると，心配していたスコールが突然襲ってきた。そういえば，さっき黒人の女性整備士がハンガーの上にかかった黒雲を指差しながら「すぐ来るわよ」と言っていたっけ。あわててそばに駐車していたクルーバスに逃げ込む。結局この日は，こんな事を何回も繰り返すハメとなった。バスに揺られながら26TFTASのエプロンに向かう。ミュージュリー大尉が交渉のため車を降りると同時に，運転手を務めてくれていた前述のパイロットが，お土産にと日本から持参した「世傑F-4Eファントム II」を手で丸めながら近付いてきた。「P：君は嘉手納に行ったことがあるか？」「何回も行った」「P：オレは去年まで嘉手納にいたんだ」「嘉手納！18TFW？」「P：Yes，その前はムーディだ」「ムーディ，ジョージアの347TFW？」「P：Yes」「ムーディって言えば，去年編集次長のMr.タケダが，347TFWのF-4Eで空撮をしたんだ」「P：空撮？じゃあF-4のバックシートに座ったのか」「そうだよ，これがその時の写真さ」（と言って世傑の裏表紙を指差す）「P：うーん，これはnice pictureだ」とんだところで宣伝マンを務めてしまった。パイロットとの悪戦苦闘の3分間が過ぎるとけげんそうな顔で大尉が戻ってきた。話を聞くと大尉の表情が納得できた。F-5Eは全機韓国へ，また基地に残ったT-38も今日はこれから訓練飛行があるのでコクピットの撮影は明日にしてほしいとのことだった。まあこの天気だし，かえってその方がよいかもと頷きながら，カメラをかたづけていると，頭上を2機のA-4がブレイクした。大尉が「シンガポール空軍だ」と叫ぶ。「撮っちゃっていいの，もしかして」「OK」。「とんだ所でとんだものを」とひとり言を言いながら300mmで狙う。まったくとんだ，とんだの1日であった。

明けてあくる日の午前9時。基地内のBOQチェンバースで大尉を待つ。しばらくすると大尉が2人の女性を連れて，ドアの前に現われた。大尉から彼女らを紹介される。1人はMissジャネット。ハワイ生まれの日本人である彼女は，今お父さんの勤務先ここクラークで，高校に通っている。時々当地を訪れる遺骨拾集団のガイド役を務めたこともあるそうで，日本語もかなり堪能である。そしてもう1人は，マクロウスキー夫人のミチさんであった。今日は話し相手兼ガイドをしてくれるという。早速，カメラバッグを肩に4人で大尉のビートルに乗り込む。今日もやはり雲が多く，じっとりと湿っぽい陽気だ。昨日の約束通り，26TFTASのエプロンに向かう。3機並んだT-38の一番手前の機体を撮影用にあててもらい，コクピットを写す。小さく機能的

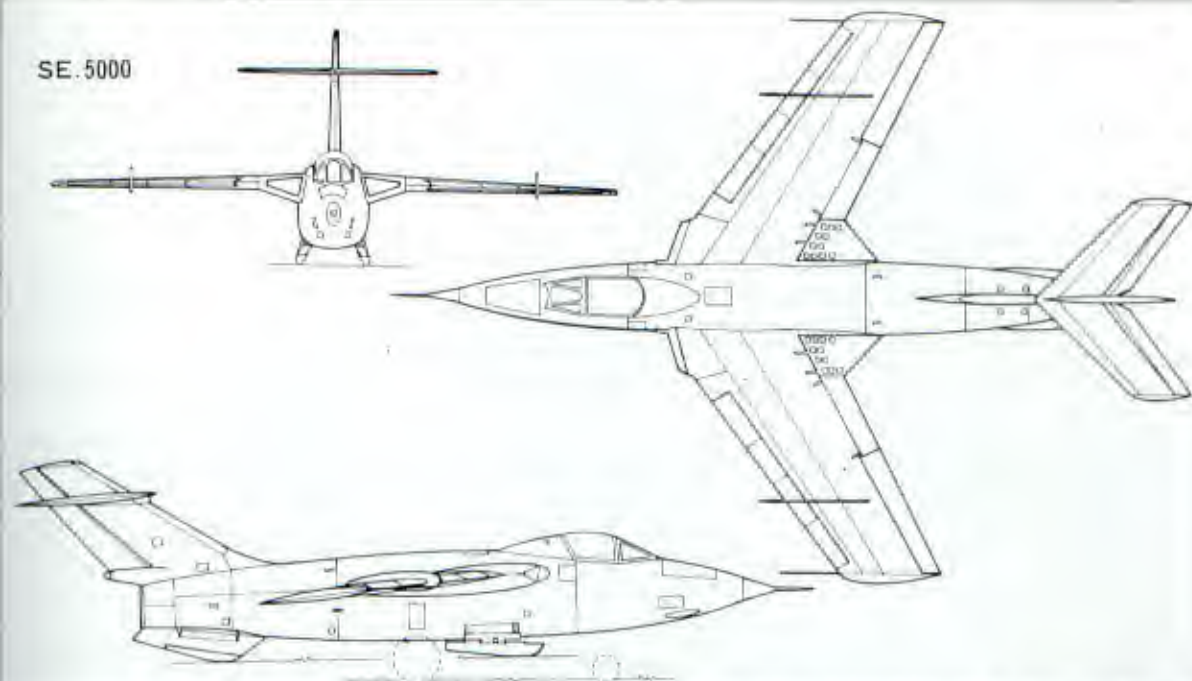
にまとめられた計器類や操縦席まわりに比べて，やたらに大きなキャノピーが印象的だ。この26TFTASは1976年春，太平洋地域におけるDACTを目的に編成された，いわゆるアグレッサー部隊で，クラークの3TFWのほか，嘉手納の18TFW，韓国の8TFWや51cwへもトレーニングを提供しているので，御存知の方も多いと思う。T-38の撮影を終え，再びシャーク達のもとへと車をとばす。昨日と同じようにシャークティースをなめまわしているうちに，約束の時間がきてしまった。名残りおしさでいっぱいの車の中，ジャネットが「よければ食事でも」と誘ってくれた。大尉，ミチさんとともに彼女の家へお邪魔して，お母さんの手料理に舌鼓を打つ。初めてのフィリピン取材の何よりの仕上げであった。午後5時，昨日と同じケリーカフェテリアからバスに乗り込み，マニラ湾では見ることのできなかったフィリピンの夕陽に赤く染まるシャーク達の翳を後にした。

最後に取材にあたり惜しみない御尽力を頂いたミュージュリー大尉をはじめとする3TFWのPAOおよび在日米軍PLOのスタッフ。また遠来の訪人を暖かく迎えてくださった佐藤さん御一家やミチさんに誌上をお借りしてお礼を申し上げます。

1980年3月29日　三井　一郎

ジェット軍用機の先輩たち

SNCANの試作戦闘機　SENCAN'S FIGHTERS

SE.5000

1950年代のフランス航空界は，ドイツ占領時代，英米の技術模倣時代を経て，新しいジェット機時代へ向けてさまざまな試作機を生みだした時代である。そのさまはまさに，百花繚乱の観があった。しかしそれらの多くは徒花であったことも動かせない事実である。今月号では，そのような実をむすばなかった試作ジェット戦闘機を，SNCAN社(国営航空機制作会社)からピックアップして見ていきたい。

SE.5000/5003 Baroudeur

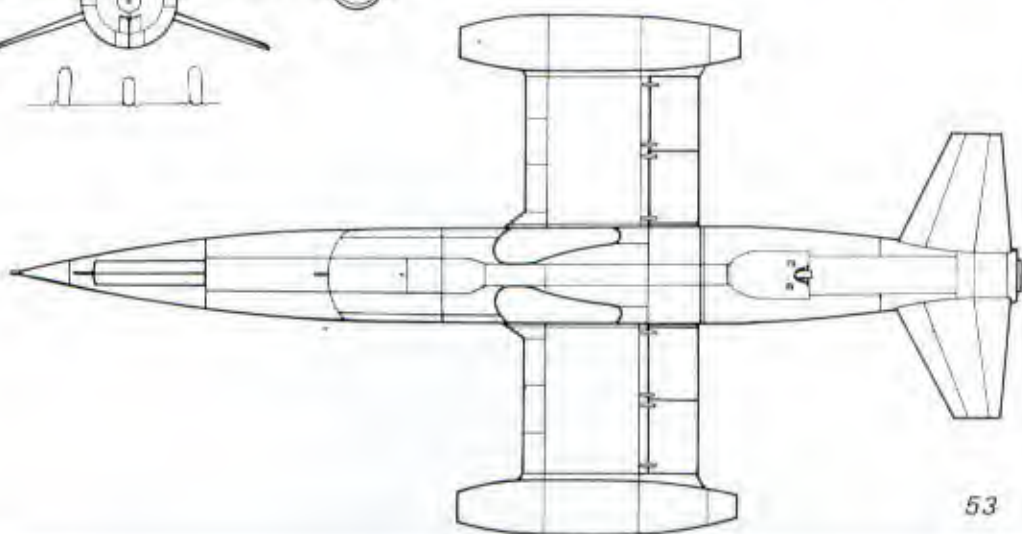
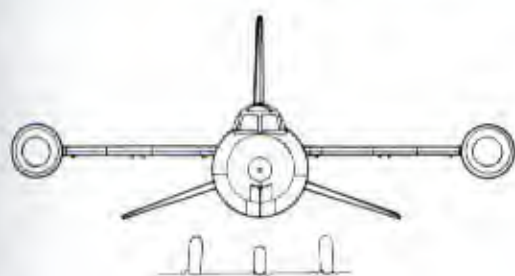
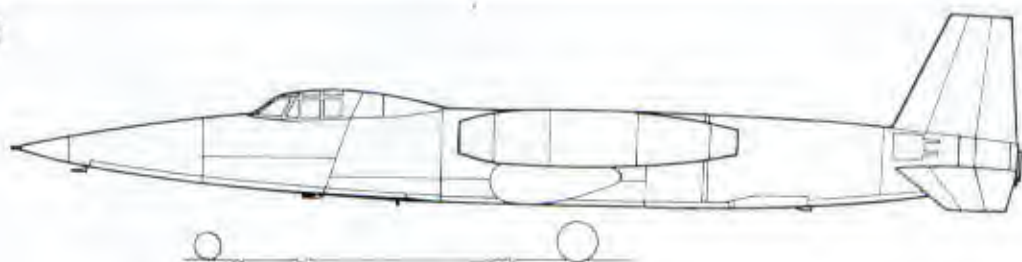
前線の仮設滑走路から作戦可能な小型戦闘機として注目された機体で，ロケット推進の動力台車(ドーリー)により，短距離での離陸が可能。着陸は引き込み式ソリによって行ない，通常の降着装置は装備されていない。なおアター101Bを搭載した原型SE.5000-01は1953年8月1日に進空したが，原型2号機および生産原型SE.5003 3機が作られたのみで，量産には至らなかった。

SO.9000/9050 *Tridant*.

一方，シュド・ウエスト社ではジェット/ロケット混合動力を持つ超音速戦闘機の開発を行なっていた。SO.9000と名付けられた機体は短形翼の翼端にチュルボメカ・マルボレII（880ℓb）を，胴体後部にはSEPR25ロケット・モータ(2,760ℓb)3基を装備し，通常の飛行には前者を，戦闘時のマニューバー用ブースターとして後者を使用する計画だった。

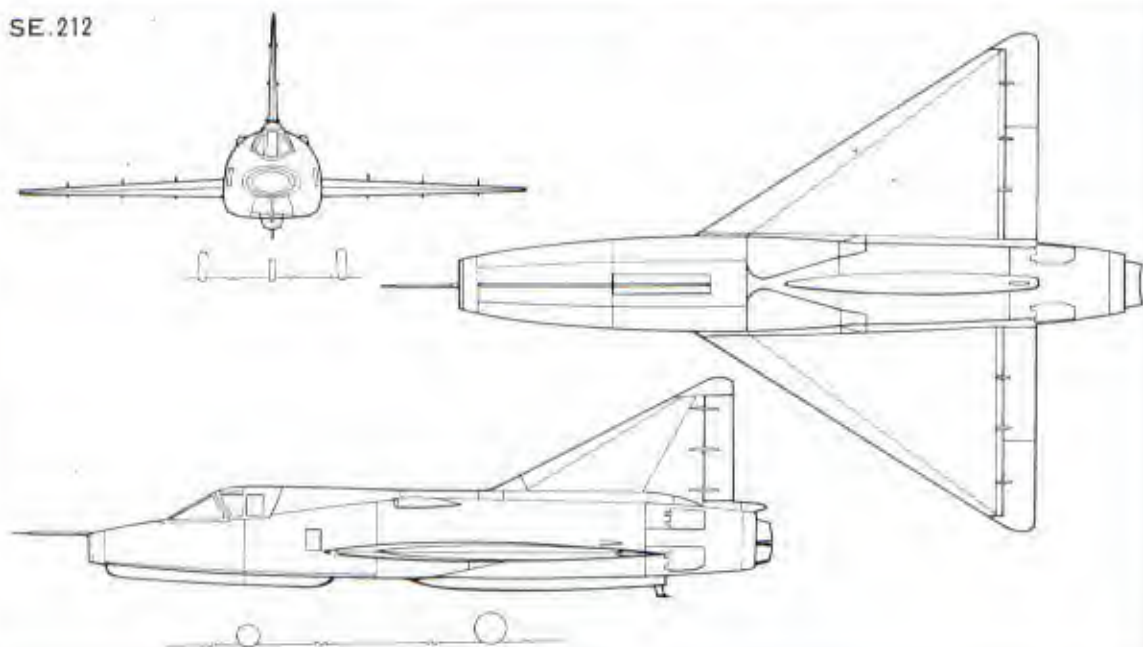
原型1号機SO.9000-01の初飛行は1953年3月で，1955年にはエンジンをダッソーMD30（1,644ℓb），ロケット・モータをSEPR481（9,920ℓb）に換装し，上昇時の音速突破という偉業をなしとげた。

1957年5月初飛行した量産先行型SO.9050トリダンIIは，試作型2機，量産型10機（のちに6機）発注されていたが，ロケット燃料爆発事故に加えて経済的な問題も重なり結局量産はキャンセルされてしまった。なお，SO.9050は1958年高度世界記録を樹立している。

SO.9000

SE.212 *Durandal*

シュド・エストSE212はミラージュIIIとフランス空軍の超音速戦闘機を争った機体で，胴体下にロケット・パック1基を装備している。本機もミラージュと同様のデルタ翼を持つ軽量戦闘機で，主翼の翼厚比は5%。エンジンはアフタバーナ付きのアター101G-3（9,920lb）で，胴体下にはSEPR65ロケット・パック（1,819lb）をもつ混合動力機である。

原型1号機は1956年4月に初飛行し，テストでM1.5の最大速度を記録した。しかし，総合性能で上まわるミラージュIIIが採用されるとキャンセルされ，アター9（13,360lb）に換装したデュランダールIVも計画のみに終った。

SE.212

100式司令部偵察機

三菱キ46，100式司令部偵察機は，当時世界でも類を見ない存在であった97式司令部偵察機の後継機として，昭和12年から開発が始められた。主任設計者は三菱の久保富夫技師であった。司令部偵察機とは現在の戦略偵察機にあたり，敵迎撃機を上まわる速度性能と長大な航続距離をもって，偵察任務を遂行するためにのみ作られた機体で，諸外国の偵察機がすべて既製の機体の改造であったことを見れば，この司令部偵察機の特異性がわかろう。

▲飛行第82戦隊第1中隊（もと独飛第16中隊）のキ46-II．

MITUSBISHI Ki-46 TYPE 100 COM RECON (DINAH) began development in 1937 under chief designer T. Kubo. The Command reconnaissance is equivalence of strategic recon, thus requiring high speed and long-range capabilities. Spec demanded by Army were;max speed 600 km/h with flight duration of 6 hrs at 400km/h. The prototype was completed in November 1939 with max speed of 540km/h, far slower than demanded. Later, however, improved versions of Ki-46-II and -III were developed with max speed reaching 630km/h. The total turnout of Model IIs amounted to 1,093 which flew throughout the Pacific war.

MITSUBISHI Ki46 Type100 Com Recon Plane (Dinah)

陸軍の設計要求によれば，最大速度600km/h，航続時間が時速400km/hで6時間というもので，ほぼ同時期に開発が開始された隼，零戦，屠竜などをはるかに上まわる性能が必要だった。実際，昭和14年11月に完成した試作1号機は最大速度540km/hと要求には遠くおよばなかった。

陸軍はこのハ26-I（780hp）を装備した機体をとりあえずキ46-Iとして制式採用すると同時に，エンジンをハ-102-I（1,080hp）に換装したII型を発注した。

◀キ46増加試作型。試作機は試作型3機，増試型5機が生産された。

▶飛行第81戦隊に配備されたI型。生産数は26機のみ。

▼1,093機が生産され，日華事変から終戦までの間使用され続けたキ46-II。

キ46-IIは太平洋戦争のほぼ全戦域において活躍したが，ビルマ戦線では当時連合軍の最速機であったスピットファイアを振り切る高性能を示し，「ビルマの通り魔」と恐れられたことは有名である。しかしさすがの新司偵（97司偵を継ぐという意味でひろくはこう呼ばれた）も敵戦闘機の性能向上とレーダの発達により再度の性能アップが必要となった。そこでII型のエンジンをハ112-II（1,500hp）に換装，同時に燃料搭載量を増大させたIII型が開発された。抵抗軽減のため水滴風防としたIII型だが，最高速度は630km/hと要求の650km/hにはおよばなかったが，航続距離は増大した。

一方，陸軍はIII型をB-29迎撃用に着目，機首に20mm砲2門，胴体上部に37mm砲1門を装備して少数が実戦に参加したが，強度不足から結果は思わしくなかった。また，III型に排気タービンを装備，高空性能の向上を計ったIV型も作られたが，試作機4機が完成したところで終戦を迎えた。

▲中国空軍のハンガー前に放置されたキ46-III後期型。
▼独飛17中隊のキ46-III乙防空戦。風防は独自の段付き。
◀II型を改造，教官席を設けた練習型。下志津飛行場にて。
▼IV型試作3号機の正面形。排気タービンの一部が見える。

▲「虎は千里を征き，千里を帰る」という故事に因んで描かれた独飛第18中隊の尾翼マーク。機体はキ46-IIで，その後飛行第82戦隊の第1中隊となった後もこのマークを描き続けた。
◀雪の調布飛行場で，出撃前の点検を受ける独飛第17中隊のキ46-II。独飛17中隊はタ弾装備のII型，III乙型でB-29迎撃にあたった本土防空部隊。
▶ラバウルで陸偵として使用された海軍のキ46-II。海軍はII，III型少数機を譲り受け，ソロモン方面および内地で使用していた。
▼機首のホ5 20mm機関砲の射線調整を行なうキ46-III乙。独飛第17中隊の所属機で，場所は調布飛行場で胴体の白帯は本土防空部隊を表わしている。
◀上と同じ機体で，計器盤上部には光像式照準器が見える。昭和19年9月頃の撮影。
▶南京飛行場の掩体壕に翼を休める独立飛行第55中隊のキ46-II。同中隊は昭和17年，飛行第15戦隊指揮下から独立，編成され，19年10月には虎のマークで有名な独飛第18中隊とともに飛行第82戦隊を形成した。同隊の主力は南京に展開，広東，北京にも派遣されていた。
▶同じく北京の南苑飛行場に展開した独飛55中隊のII型。訓練を終えて整備中の模様で，右側へ横開きする独特のキャノピーがよくわかる。昭和19年8月。

▲このほど日本電波ニュース社のカメラマンがハノイ北方のベトナム空軍基地取材に成功した。写真は921Sqn のMiG-21MF(5201)で，ブルー系の迷彩を施している。同部隊はベトナム戦においてB-52 2機を含む143機（発表値）を撃墜した歴戦の部隊で，捕獲したF-5，A-37とともに中国国境警備のため24時間の臨戦体制をとっているという。（日本電波ニュース）

◀英，仏，西独三国の協同開発によるECA(European Combat Aircraft)の完成模型（写真）と実物大モックアップが主契約メーカーのひとつであるBAe社ワートン工場で公開された。（BAe）

◀3月25日，米空軍はフライオフの結果ALCM（機上発射巡航ミサイル)としてボーイングAGM-86Bを制式採用した。ALCM装備のB-52G部隊は82年グリフォン空軍基地に設立される予定。

（USAF Photo）

[Top] MiG-21MF from 921 Sqdn of Vietnamese Air Force. The Sqdn claims 143 kills including B-52.
[Center] The cockpit of BAe Warton Division's full-scale mock-up of an advanced combat aircraft.
[Bottom] On 25 March 1980 USAF finally adopted Boeing AGM-86B as Air Launched Cruise Missile.

▶3月28日，スコットランドのプレストウィック空港でBAeスコティッシュジェットストリーム31(G-JSSD)が初飛行した。ジェットストリーム31はエンジンをギャレット・エアリサーチTPE331-10に換装した最新型で，18人(コミュータ・タイプ)から10/8人のキャパシティを持つ。 (BAe)

The development prototype of the Jetstream 31 made its first flight on March 28 from Prestwick Airport, Scotland. Initial handling flight lasted 82 minutes.

◀タス通信が伝えるアフガニスタン空軍の近況。上左はMiG-17の前でブリーフィングを行なう336戦闘連隊のアフガン人パイロット。上右は訓練から帰投したMiG-15 UTI "ミゼット"。下はアフガニスタン空軍機の列線。MiG-17F "フレスコC" と後方にはMiG-17 PMF "フレスコE" も見える。(TASS)

A current view on Afghan Air Force including crew and equipments from 336th Fighter Regiment. Note the Midgeats and Fresco Cs as well as Fresco Es.

The USAF/McDonnell Douglas KC-10 "Extender" advanced tanker/cargo aircraft (ATCA) rolls across the Long Beach Municipal Airport to be readied for final ground testing and its first flight. A military version of the DC-10 is capable of refueling a Sqdn of jet fighters.

▼SACの次期空中給油／貨物輸送機(ATCA)KC-10Aが4月16日，ダグラス社ロングビーチ工場(カリフォルニア州)でロールアウトした。KC-10AはKC-135の後継機としてDC-10-30 CF規格の機体に空中給油装置を追加したもので，20機が発注されている。初飛行は5月中旬の予定。 (M.D)

PHOTO NEWS

▲4月24日，横田基地に着陸する60MAW（トラビス空軍基地）のC-141B(66-0191)。C-141Bの来日は今回が初めてで，翌25日には報道関係者に公開された。C-141Bの部隊配属は昨年12月，ノートン空軍基地の63MAWが最初で，271機改造される予定のC-141Bの配属は着々と進んでいるようだ。

◀公開されたC-141Bの内部。C-141BはA型の前部胴体を4.07m，後部胴体を3.05m延長すると同時に，コクピット上方に空中給油受油装置を新設した寿命延長型で，写真では延長部分の表示がわかる。

（写真提供　加藤容孝）

▼3月29日，横田を訪れたマクガイア空軍基地（ニュージャージー州）437MAWのC-141A(67-021)。グレイ3色による迷彩塗装を施したC-141Aの来日は今回が初めて。

（写真提供　船木哲生）

▲3月25日，小牧飛行場をタキシングするLR-1(22012)。那覇基地の第1混成団，第101飛行隊に配備されるため，小牧の三菱重工で最後のテストを繰り返しており，通算12機目のLR-1にあたる。現在LR-1は各方面飛行隊に1機ずついきわたり，2機目の配備が開始されている。なお，上面を白く塗り，ディグローオレンジのストライプを入れるのはこの第101飛行隊のみ。
（写真提供　下郷松郎）

▶横田基地に翼を休める VP-47 "Golden Swordsmen"のP-3C(157317)（写真提供　長谷部正志）

▲鳥取の美保基地に長い間放置されていたC-46の最後の1機がアメリカのアラスカ・レンタル＆セールス社へ12,000ドルで売却されることになり，整備の末5月1日，北海道経由でアラスカへと向った。
（写真提供　三井一郎）

[Top Left] On 24 April a C-141B from 60MAW visited Yokota for the first time. Its deployment began with 63MAW at Norton last December.
[Center Left] Interior of C-141B, of which forward stretched by 4.70m and rear by 5.05m. (Y. Kato)
[Bottom Left] C-141A from 437MAW based at McGuire AFB visited Yokota AFB on 29 March. (T. Funaki)
[Top Right] LR-1 at Komaki airport undergoing the final company test before delivery to the 101st Sqdn of 1st Composite Air Wing based at Naha AB, Okinawa. (M. Shimozato)
[Center Right] P-3C Orion of VP-47, Golden Swordsmen during her recent visit to Yokota AB.
(M. Hasebe)

MODELLING

MANUAL

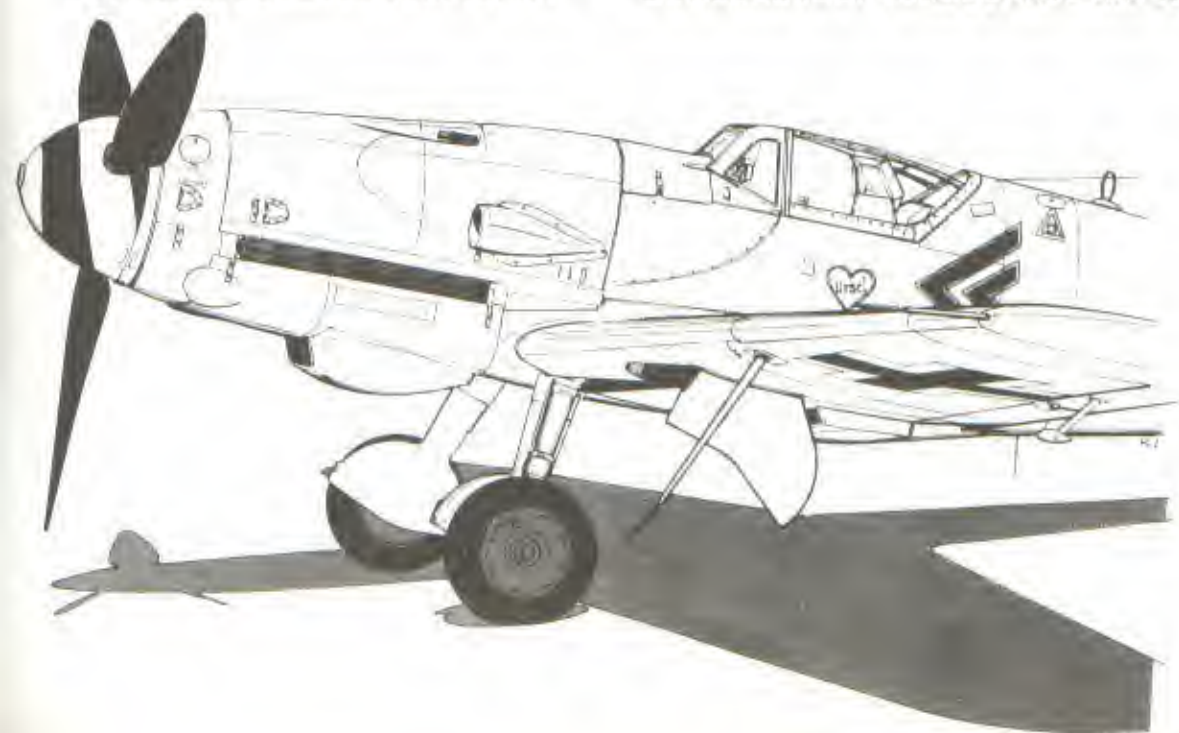
Messerschmitt Bf109G/K

メッサーシュミットBf109G/K

解説―阿部孝一郎

イラストレーション
飯沼一雄
野中寿雄
鴨下示佳

一撃離脱戦法を得意とする小型戦闘機として出発したBf109は，F型に至りようやく空力的にも洗練され，性能，武装のバランスのとれた戦闘機となった。しかし続々と出現する連合軍の新鋭機にたち向うには，さらに高性能なエンジンを搭載した型が望まれた。そこでF型に使用したＤＢ601エンジンをもとにシリンダーブロックを再設計して，気筒間隔を変えず，できる限りボア・アップするほか，各種の改良をもり込み，パワーアップしたＤＢ605エンジンを搭載するG型が生産されることになった。

このG型は，総生産数が20,000機にもおよび，Bf109後期型の華ともいえる機体であった。その一方では，わずかの機数しか生産されなかったK型がある。K型はG型のパワーアップ・モデルで，各部システムもMe262の経験を生かして最新型のタイプに換装されていたが，出現時期が余りにも遅すぎ，Bf109シリーズ中の最高性能機であったが，その性能を発揮する場を持つまでもなく，ドイツは降伏してしまった。本項では，この人気No１のG型と無冠の名機K型という後期型２種を特集してみよう。

各型解説

1941年10月までに12機作られた量産試作型であるG-0は、DB605が間に合わなかったのでF-4と同じDB601Eを搭載していたが、幅広になったVDM9-12087プロペラ、大型化したFo870オイルクーラーと過給機インテイク、それと与圧キャビンを考慮した太い窓枠などがF型と異なっていた。

1942年3月から生産が始まった最初の量産型であるG-1は、与圧キャビンを装備しエンジンは、減速比の異なるDB605A-1、DB605B-1、DB605C-1のいずれかを使っていた。しかし武装はF-4と変らず照準器にレビC/12D、モーターカノンに20mmのMG151/20(弾丸200発)を1門、機首に7.9mmのMG17(弾丸各500発)を2挺装備し、無線器もF-4の後期型と同じFuG7aにFuG25敵味方識別装置の組合せであった。

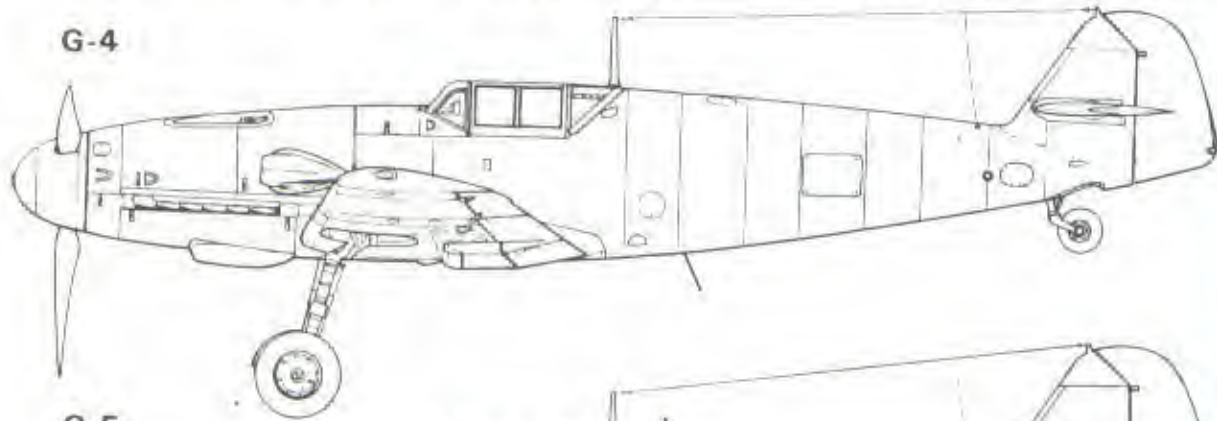
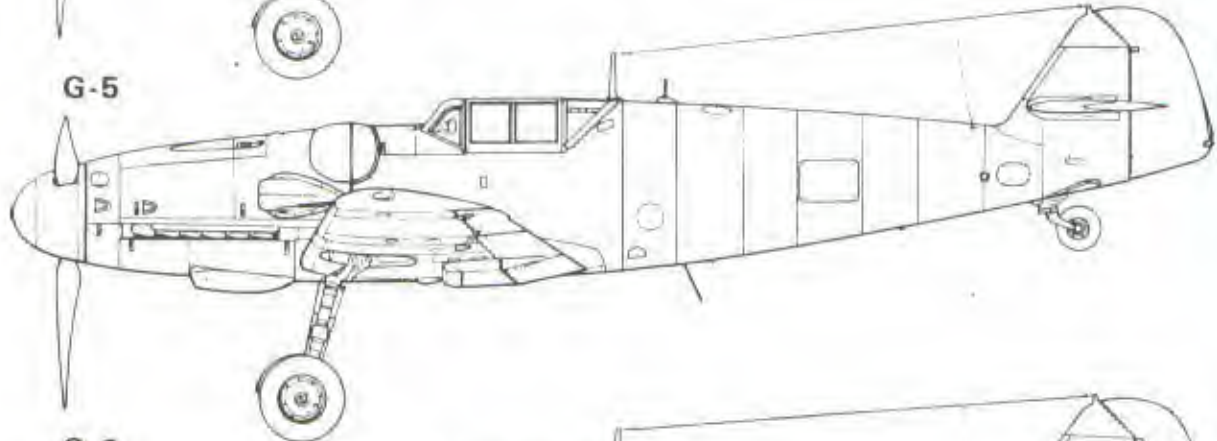
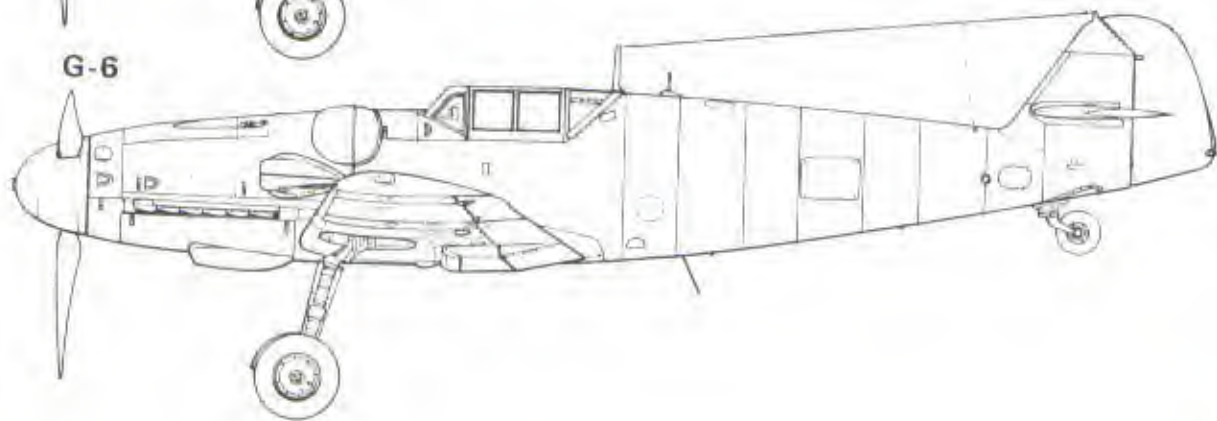
G-2はG-1とほぼ同時期に生産に入ったが、G-1とはキャビンが非与圧式となったほかは変らず、与圧キャビンより生産が簡単なこともあり、はるかに多数が作られた。なお初期のG-1、G-2では離陸直後にオーバーヒートによるエンジンからの発火がたびたび報告されたため、途中からスピナ直後のカウリング左右に2個ずつオイルタンク冷却用のエアスクープを追加したが、以後K型まで外形上の特徴となる。

G-3は1943年8月から生産が始まったものの、極少数が作られたにとどまった。G-1とはエンジンにDB605A-1を使用、無線器がFuG7aからより高周波帯域を使うFuG16Zに換装されたことなどが異なる。このためアンテナ引込み位置が尾翼直前に移動した。

またG型になってからの機体の重量増加に対処するには、それまでのF型と同じタイヤサイズでは不十分であることが判明したため、主車輪は650×150mmから660×160mmに大型化し、主翼上面にこれをクリアするふくらみが付き、尾輪も290×110mmから350×135mmになりステアリングロック機構を付けたタイプがG-3から導入された。だが一部のG-2もこの新型を使っていた一方でG-4には旧タイプを装備した機体も少数あった。

G-4はG-3より早く1943年1月から生産されたが、非与圧キャビンを装備した以外はG-3と変らなかった。

G-5はG-6よりおそく1944年1月から生産の始まった与圧キャビン装備型であるが、それ以前の型との大きな違いは、機首の武装がMG131、13mm機銃2挺(弾丸各300発)に代わったことでボイレと名付けられた薬莢排出シュートの大きなカバーが風防直前に付いた。またエンジンの始動を容易にするために使うプライマー燃料のタンクを、胴体の第5・6隔壁間に新設し、FuG25の改良型であるFuG25aを装備していた。さらに途中からFuG16Zに方向指示機能を持たせるため、ループアンテナが風防直後に付き(R7仕様)、これに伴い抵抗減少の目的でアンテナマストが短くなった。また後期のG型を特徴付けるいくつかの改良が順次実施された。すなわち、方向安定性向上を目的とした背の高い垂直尾翼、後方視界向上を図りガーラントパンツァー(後部防弾ガラス)を組込んだエルラハウベと呼ばれる枠の少ない風防、それと戦略物質節約のための木製尾翼である。

G-6は1943年6月から翌年の夏まで作られ、生産機数がG型中最も多く外形上も多くの変形があるが、基本的に

は非与圧キャビンを装備した以外はG-5と変らなかった。しかしG-5で述べた種々の改良に加えて，離着陸特性改善のために支柱の長い尾輪，迎撃時地上からの誘導受信機能を持つFuG16ZY無線器などを一部の機体が装備した。FuG16ZYを装備した機体は極初期には左右ラジエータ間の胴体下面に，後には左翼下面にモラーネマストと呼ばれるホイップアンテナを付けていた。

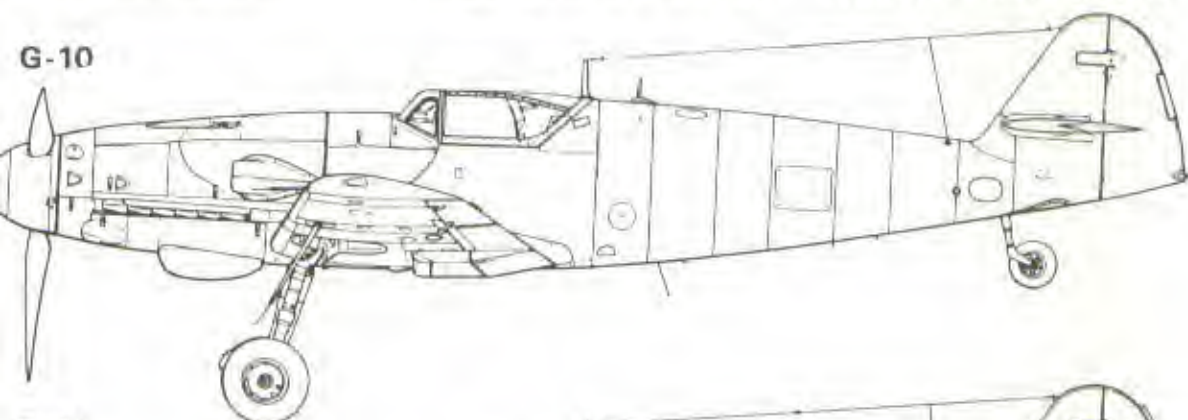
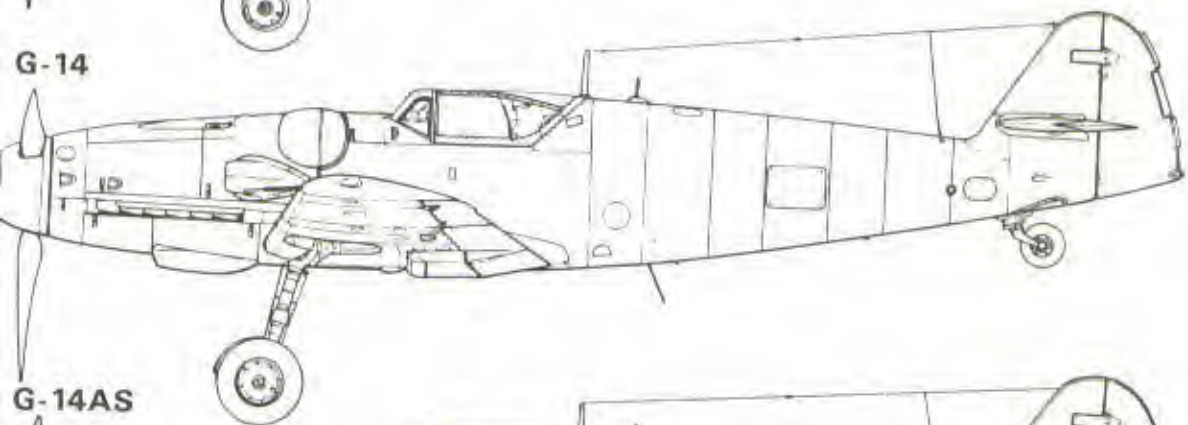
なお忘れてならないのが，高々度性能改善のためDB605Aの過給機をより大型のDB603Gのものに換装したDB605ASが1944年6月以降一部のG-5，G-6，G-14に搭載されたことである。直径が増し約106㎜も外側にはり出した過給機とその外側を通る主脚付根からのエンジン支持架をクリアするため，右側より左側が大きくふくらんだ非対称大型フェアリングがカウリングに付き，大型化した過給機インテイク，幅広になったVDM9-12159プロペラ，背の高い垂直尾翼と，極初期の機体を除きFo870より大型のFo987オイルクーラを装備したことが，AS系エンジンを搭載した機体の特徴である。

1943年末に出現したG-8は工場の生産ラインで作られた型ではなく，空軍に納入後，部隊配備される前に種々の改造などを行なう配給・改造センターで，古いG-6をベースに改造された武装偵察型である。G-8は第5・6隔壁間の胴体下面にRb12.5/7×9またはRb32/7×9カメラを2台装備したが，このほか左翼前縁にロボットⅡミニカメラも装備した機体が少数あった。武装はG-6のままであるが中にはモータカノンまたは機首のMG131をはずしたものもあった。なお無線器はFuG17を装備していた。

G-14より遅く1944年11月に出現したG-10も，G-8同様生産ラインで作られた型ではなかった。G型と比較してかなり大幅な生産ライン変更を伴うK型へ全面的に生産を移行すると，一時的にせよ生産数の減少が見込まれ，またK型に近い性能の機体が強く要望されたため，G-10はG-6の古い機体にK型と同じパワープラントであるDB605DCMとMW50，それにVDM9-12159プロペラとFo987オイルクーラを組合せて再生した機体であった。従って外見上機首はK-4と同じ，それ以外はG-6ないしG-14というスタイルであったが，FuG16ZY，背の高い垂直尾翼，それにエルラハウベは標準装備であった。

DB605DはDB605Aの圧縮比を8.3右8.5に引き上げ，DB603Gの大型過給機を装備し，シリンダーヘッドなどを再設計したパワーアップ型で，ブースト圧を上げ96オクタンのC3燃料と，MW50を併用するタイプはDB605DCMと呼ばれた。DB605D系エンジンを搭載した機体は，DB605AS系エンジンと同様なめらかな左右非対称の大型フェアリングを持つ以外に，大型化したカムシャフトカバーのためにカウリング下面左右にさらに小さなふくらみが追加された。

G-12はG-2，G-4，G-6から改造された複操縦装置を持つタンデム複座練習型で，1943年末から出現した。コクピットを追加し風防を作りなおしたほかは改造前の型と同じであったが，胴体燃料タンク容量は400ℓから240ℓに減少し，武装はほとんどの機体が装備していなかった。

1944年6月から生産が始まり終戦まで多数作られたG-14は，G-6にMW50

を装備したG-6/U3仕様を改称したものである。従って外見はG-6にうり二つというわけで，両者はきわめて識別が困難である。しいてあげるならG-14はFuG16ZYが標準装備で，通常C3（96オクタン）燃料を使用（ただし入手困難になるにつれ87オクタンのB4燃料を使った機体も少数あり），MW注入口の直後に用途不明のハッチがあり，スターターのクランク差込み穴の後に小さなスクープが，下にバルジが付き，途中から主車輪サイズが660×190㎜に代わったため，主翼上面に大きくなだらかなフェアリングが付くことなどがG-6との相違点である。

最後のG型であるG-16はDB605Dを搭載し，オイルクーラとラジエータに防弾板を張り，さらに胴体下に爆弾ラック（R1仕様），主翼下にMG151/20（R6仕様）を装備した戦闘爆撃機であるというものの，量産されたかどうかは非常に疑問とされている。

Bf109の数多い量産型の最後に出現したK型はG型よりさらに優れた高々度性能を持つ迎撃戦闘機として，米軍重爆撃機による昼間爆撃が激しさを増してきた1943年秋ごろから計画されていた。しかし当初の計画では適当なエンジンにめぐまれなかったため，DB605AにGM1を併用するG型のU2仕様と大差ない機体であった。その後パワープラントはDB605Aのパワーアップ型で，DB605ASよりさらに高々度性能が優れたDB605DとMW50の組合せに決まり，初期の生産型はC3燃料を使うDB605DCM，燃料事情が悪化しハイオクタン燃料が入手困難になると，B4燃料を使うDB605DBMを搭載した。

一方機体はエルラハウベ，背の高い垂直尾翼といった後期のG型で導入された改良に加えて，空気抵抗の減少を図るため，それまで引込んでも半分露出していた主車輪は主翼側カバーにより完全におおわれ，支柱の延長された尾輪もカバー付き引込み式となった。またG型後期で顕著となる装備品増加に伴う重心の後方移動を最小に抑えるため，胴体内装備品の配置変更がおこなわれ無線品類の前方移動，酸素ボンベを右翼へ，MK108の弾丸装填用圧搾空気ボンベを左翼付根に移動させるなどが実施された。さらにムダな重量増加を防ぐため不要のハッチ類をふさぎ，配管などを短縮する目的で燃料およびMWの注入口とループアンテナの位置が入れ替わった。主翼は第6−8リブ間にMK108，30㎜機関砲が装備できるよう再設計され，操縦系統もラダーリンク機構の変更，水平尾翼取付角可変範囲とエレベータ作動角の減少といった改良が実施された。またコクピット内は合計63㎏に達する防弾装備の追加や，飛行関係計器盤のMe262などの共通化，右側コンソールの大幅変更などがおこなわれた。なおK型はG-6以降のG型同様与圧キャビンは装備していなかった。

試作型のK-0，実際には生産されなかったともいわれるK-2を経て，最初の本格的量産型であるK-4は1944年10月から生産が始まった。K-4の武装はG型のU4仕様と同じくモータカノンにMK108（弾丸65発）と機首にMG131（弾丸各300発）を2挺装備し，無線器もFuG16ZYとFuG25aのままであった。しかし同一エンジン，武装のG-10/U4と比較して全備重量は約20㎏増加したものの，約20㎞/hも優速を示した。

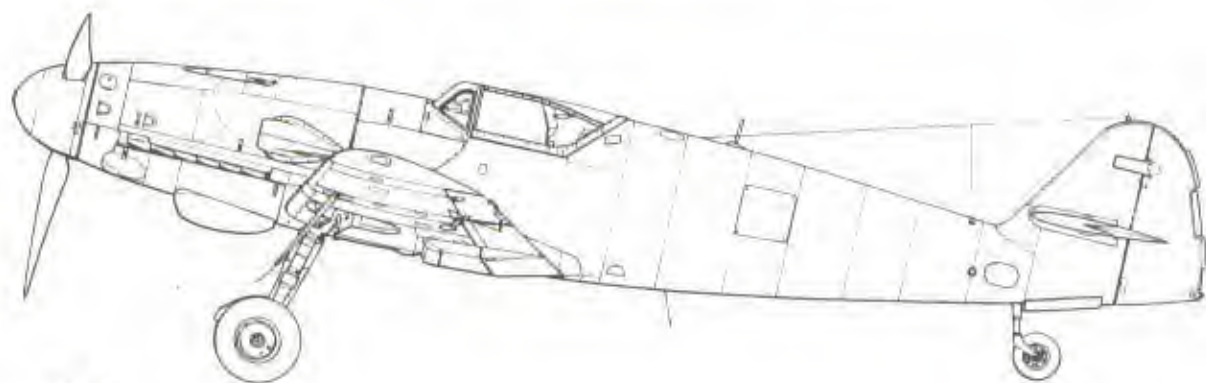
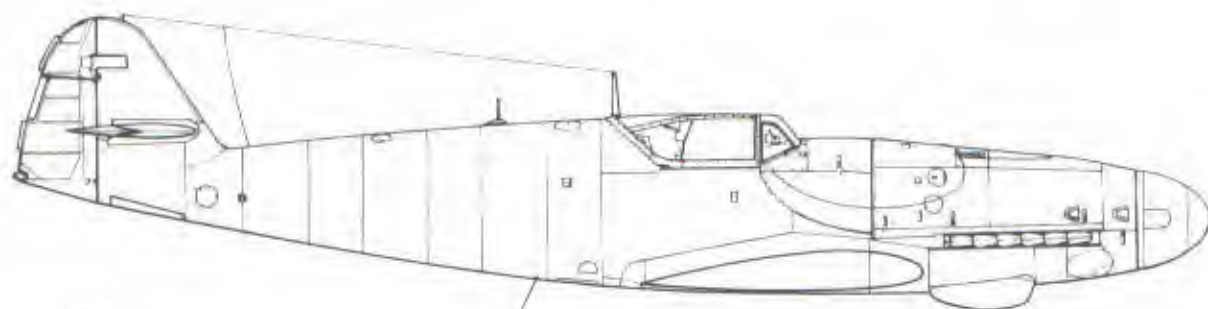
K-6はK-4の武装に加えてさらに主翼内にMK108を1門ずつ（弾丸各45発）装備した重戦闘機で少数が生産された。しかし実戦配備されるとK-4より約250㎏も全備重量が増したことから，運動性能低下をきらって主翼内のMK108は装備しないことが多かった。

K-8は写真偵察型で燃料タンク直後にRb50/30カメラ，または後部胴体に2台のRb32/7×9カメラ，それと左翼前縁にBSK16ガンカメラを装備していた。無線器はFuG16ZYの代わりにFuG16ZSを装備し，機首のMG131機銃ははずされており，極少数が生産されたといわれている。

K-10はK-4のモータカノンを同じ口径ではあるがより強力な高初速のMK103（弾丸105発）に換装したタイプで，1945年になって少数が完成した。

終戦直前の1945年4月から生産された最後のK型であるK-14は，ダイムラーベンツ社の高々度環境試験室が爆撃で破壊されたりして，開発の遅れていた二段過給機付きのDB605Lを装備したタイプで，本エンジンにより高々度性能は飛躍的に改善されたが，時すでに遅く実戦には参加しなかった。K-14はパワープラントにDB605LとMW50を搭載し新型4枚プロペラを装備した以外はK-4と同じであったが（Fo987よりさらに大型のオイルクーラと大型ラジエータを装備したという資料もある），高度10,500ｍで最高速度727㎞/hを出すことができ，約10年間もルフトバッフェのトップファイターの地位をしめてきたBf109の最後を飾るにふさわしい性能を持っていた。

塗装とマーキング

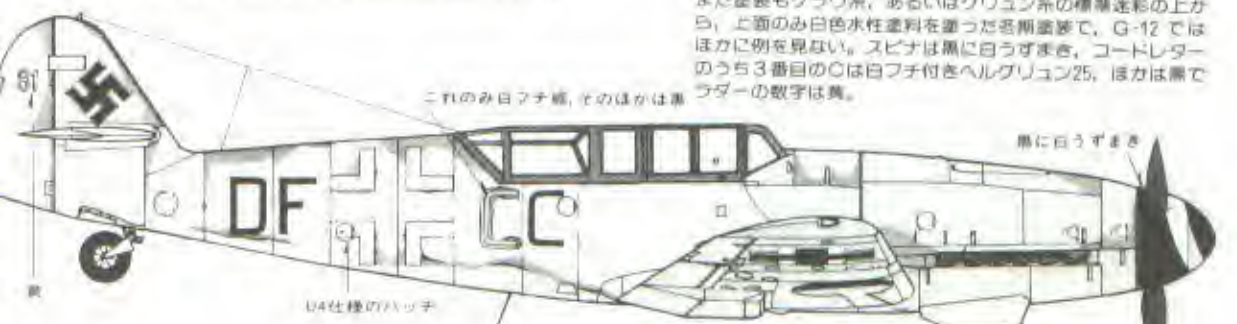
<Bf109G-6 U4 R6 Trop>

99機撃墜のエース，ハインリッヒ・バーテルス曹長の乗機で，1943年11月17日に70機目を撃墜した時のもの。モーターカノンにMK108を装備したU4仕様では，最も初期の機体であるが，翼下のMG151/20 2門とあわせてきわめて重武装となった。なおサンドフィルターは装備しているが，日除カサ保持金具はついてない。グラウ系の標準塗装でスピナは白と黒のうずまき。"marga"は白，機体番号と波形は黒フチ付き赤で記入されている。ラダーと胴体帯は白で，撃墜マークは柏葉騎士鉄十字章の下に赤で70コ記入されている。

<Bf109G-6 U2 AS>

II./JG27の所属機であるが，モラーネマストを胴体下に装備しためずらしいタイプで，アンテナマストも風防でなく胴体に付いている。グラウ系の標準迷彩でスピナは黒と白のうずまき。機体番号と横棒は黒フチ付き黄で，主翼端下面も黄で塗られている。胴体の帯は本土防空標識で，ヘルグリュン25で塗られているが，主脚，タイヤハブ，および脚カバー内側を赤く塗っているのがかわっている。

<Bf109G-8 U2 Trop>

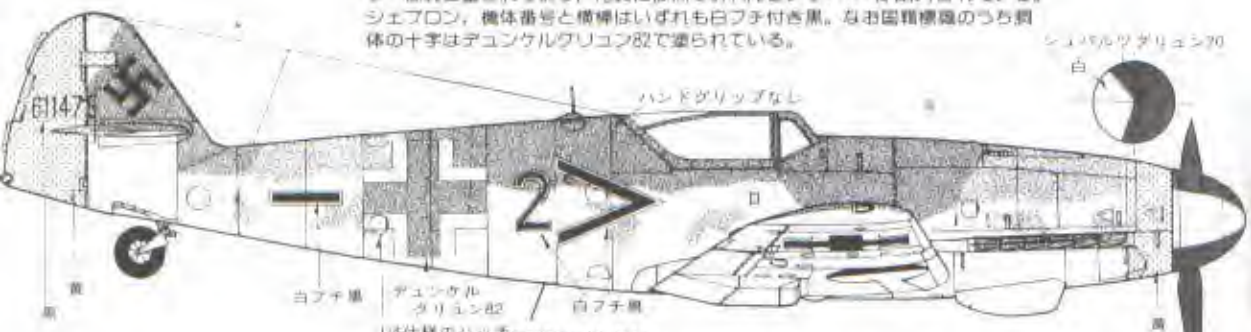
Aufkl.Gr123の所属機で，燃料タンク直後にRb50/30カメラ，その後ろにGM1タンクそして胴体第5・6隔壁間にも2台のRb32/7×9カメラを装備しており，大小2種類のカメラを装備した機体はきわめてめずらしい。MG131の銃口はフェアリングでふさがれている。なおTropとはいうもののサンドフィルターは付けていない。塗装はグラウ系の標準迷彩で胴体の国籍標識のうち十字の部分はデュンケルグラウ74で塗られており，機体番号は黒ふち付き白で記入されている。

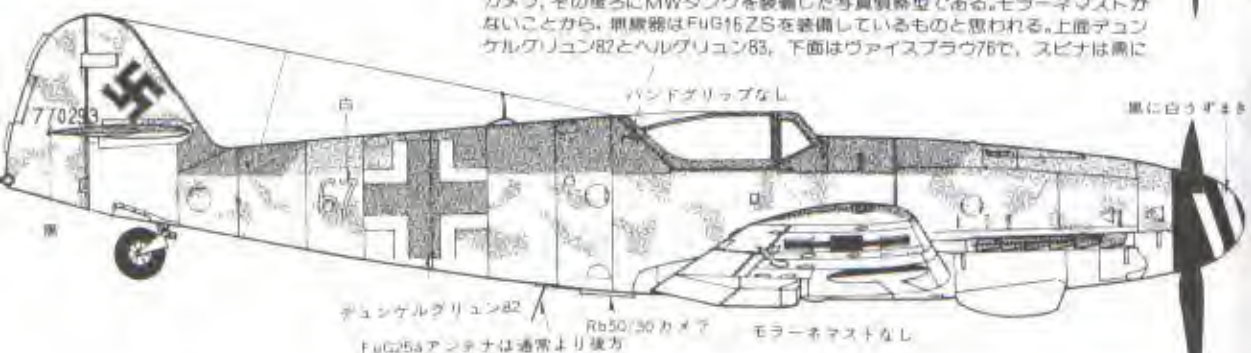
<Bf109G-12 U4 AS>

大部分のG-12がDB605Aエンジンを使用した中で，本機はDB605ASを装備したきわめてめずらしい機体である。また塗装もグラウ系，あるいはグリュン系の標準迷彩の上から，上面のみ白色水性塗料を塗った冬期塗装で，G-12ではほかに例を見ない。スピナは黒に白うずまき，コードレターのうち3番目のCは白フチ付きヘルグリュン25，ほかは黒でラダーの数字は黄。

〈Bf109G-14〉

1945年初めノルウェーにいた9／JG5の機体で，おそらく第13中隊の所属機と思われる。アンテナマストを付けずに直接胴体にアンテナ線を引き込んだ後期のタイプである。グラウ系の標準迷彩であるが，国籍標識のうち胴体の十字はグラウ75で塗られている。スピナはシュバルツグリュン70に白いうずまき。本土防空標識の帯は前から黒と黄で，その上の波形と機体番号は白で記入されている。

〈Bf109G-10 U4 R3〉

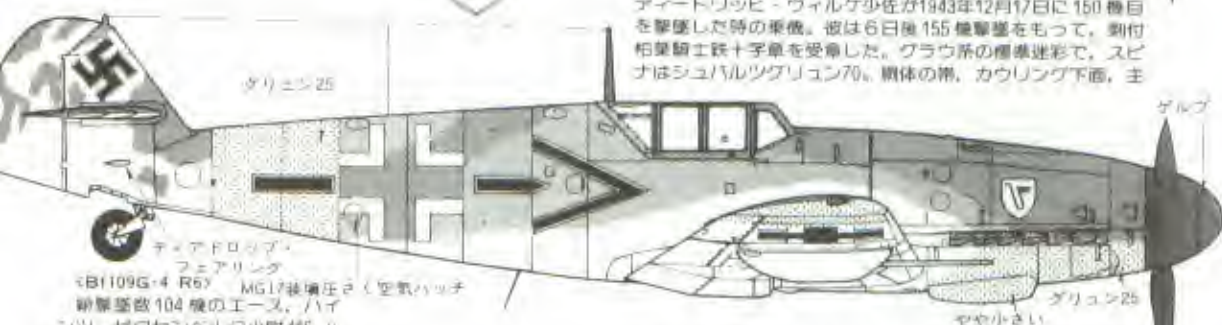
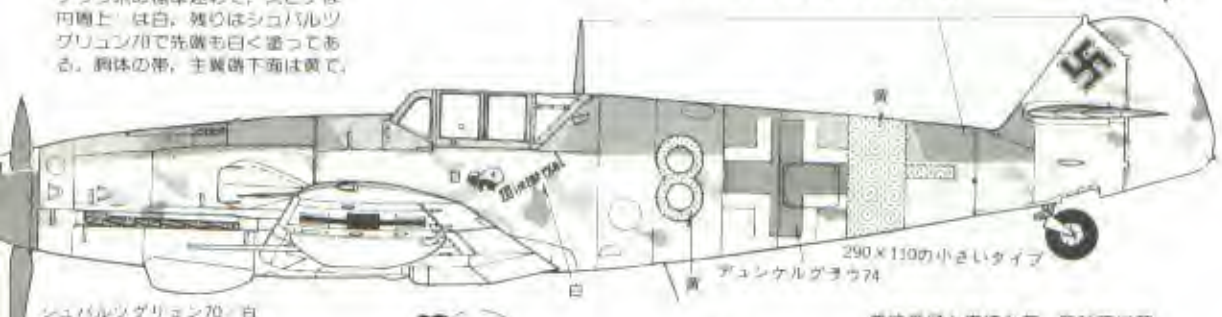
所属部隊は不明であるが，おそらくI／JG11の飛行隊幹部の乗機と思われる。上面はデュンケルグリュン82とヘルグリュン83，下面はヴァイスブラウ76で，スピナは1／3が白，残りはシュバルツグリュン70の塗り分け。カウリング前半とラダーは黄に塗られており，尾翼には黒で611475というW.Nr.が記入されている。シェブロン，機体番号と横棒はいずれも白フチ付き黒。なお国籍標識のうち胴体の十字はデュンケルグリュン82で塗られている。

〈Bf109G-10 R2〉

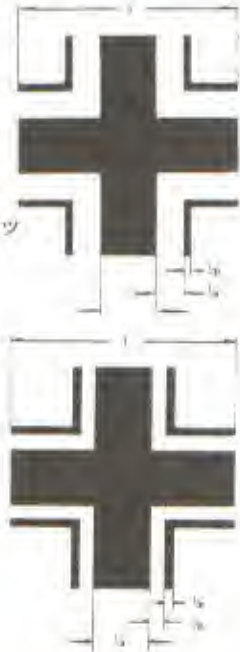
所属部隊は不明であるが，1945年4月12日にクールラントのソ連軍による包囲網を脱出してスウェーデンに亡命してきた機体で，燃料タンク直後にRb50／30カメラ，その後ろにMWタンクを装備した写真偵察型である。モラーネマストがないことから，無線機はFuG16ZSを装備しているものと思われる。上面デュンケルグリュン82とヘルグリュン83，下面はヴァイスブラウ76で，スピナは黒に白のうずまき，機体番号は白で記入されている。ラダーの塗装パターンはG-10，G-14，K型に見られる独特のものでRLMグラウ02の地に，デュンケルグリュン82のパッチをちらしたもの。W.Nr.770293は黒で記入されている。

〈Bf109K-4〉

1945年3月にバーゼハルツに駐留していたIII／JG3の所属機で，主翼側の主車輪カバーは付けていない。上面はブラウンヴィオレット81とヘルグリュン83，下面はバイスブラウ76で，後期の機体によく見られる，胴体側面の大部分も上面色で塗られているパターンである。"mary" と機体番号は白で，III飛行隊をあらわす縦棒は，白フチ付きの黒，スピナは黒に白うずまき。

〈Bf109G-2 R3 Trop〉
1942年末北アフリカで、オーストラリア軍に捕獲されたI/JG77の所属機である。塗装パターンはきわめてめずらしいもので、おそらくグラウ系の標準迷彩の上から、サンドゲルプ79とオリーブグリュン80を塗り、下面はハイスグラウ76のままと思われる。機体番号は黒フチ付き白で、黒丸の中に白でXをかいた飛行隊標識は始めI(J)LG2で使われた。ラダーには黒で2機、白で6機の撃墜マークが記入されている。

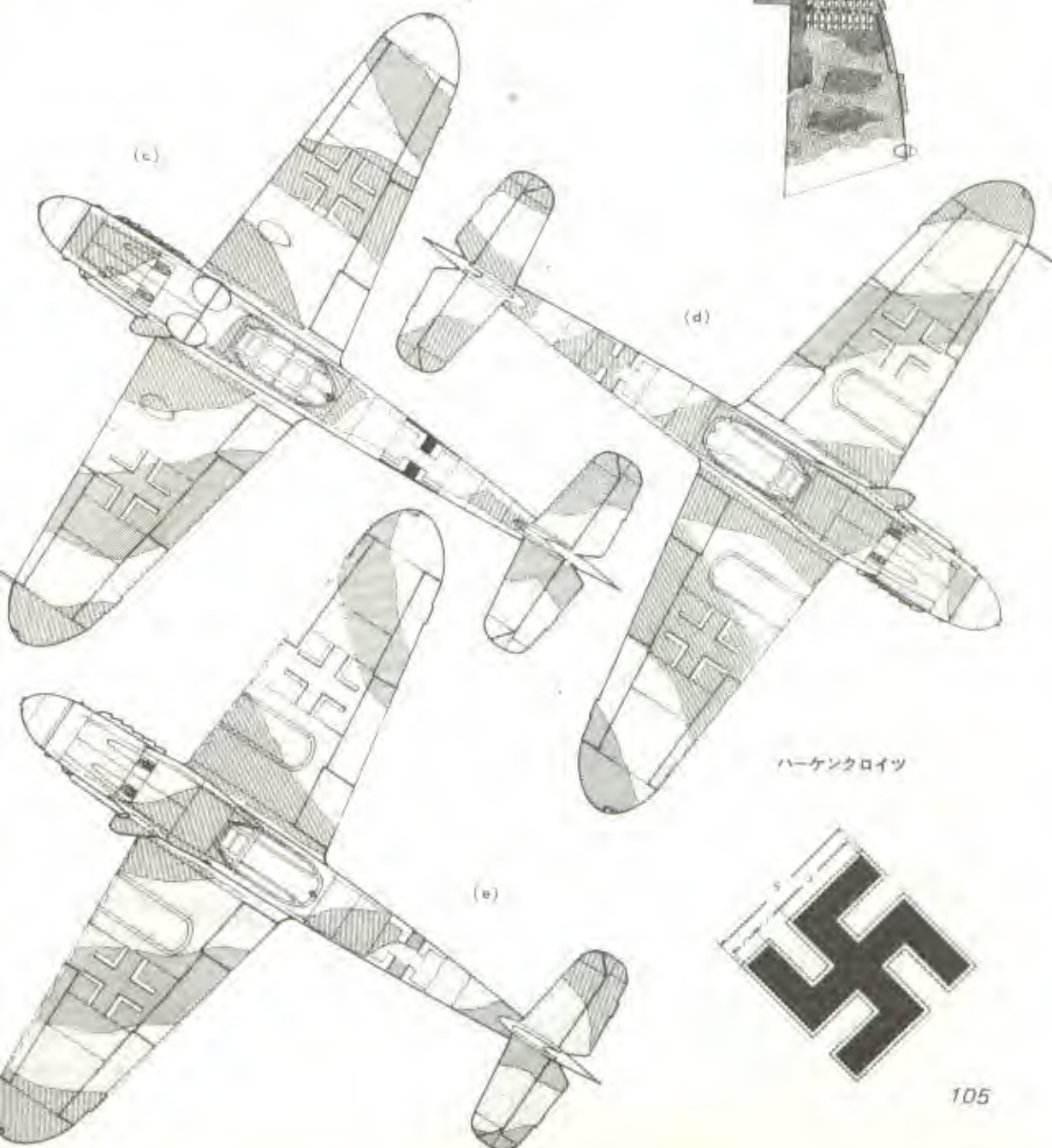
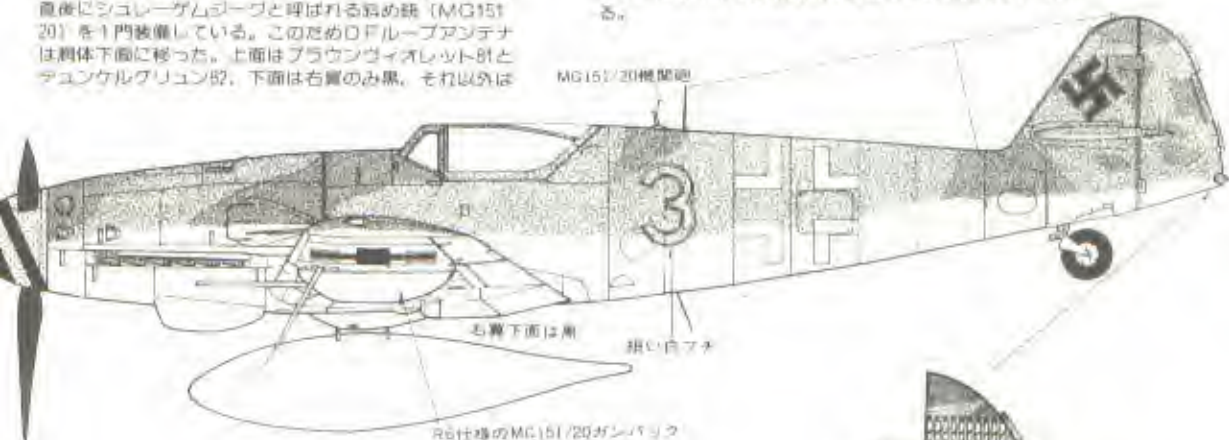
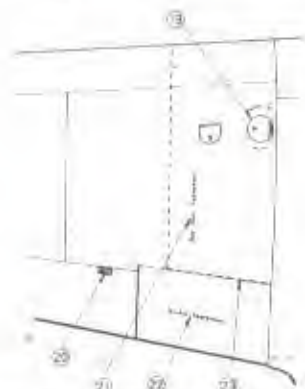
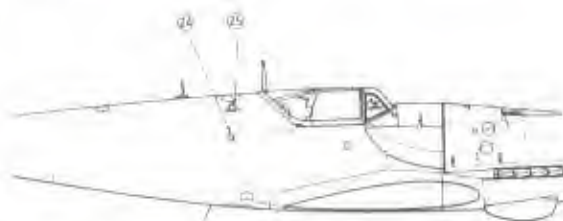
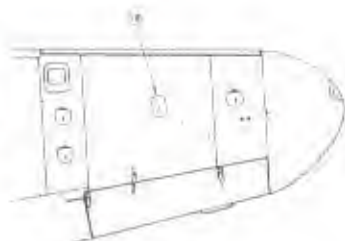
〈Bf109G-14 AS〉
1945年1月1日におこなわれたボーデンプラッテ作戦に参加し、地上砲火を浴びて不時着したIV/JG53の所属機で、ヘルベルト・マクシス伍長の乗機といわれている。上面ブラウンヴィオレット81とヘルグリュン83、下面ヘルグラウ65で、機体番号と波形は白。胴体の黒帯は本土防空標識でJG53をあらわし、カウリングにもJG53の部隊章であるスペードのエースが白と黒でかかれている。スピナは白と黒のうずまきが記入されていたものと推測される。

〈Bf109G-2/R6〉
162機撃墜のエースで、JG3の司令であったウォルフ・ディートリッヒ・ヴィルケ少佐が1943年12月17日に150機目を撃墜した時の乗機。彼は6日後155機撃墜をもって、剣付柏葉騎士鉄十字章を受章した。グラウ系の標準迷彩で、スピナはシュバルツグリュン70、胴体の帯、カウリング下面、主翼端下面は黄で、カウリングのJG3のエンブレムは白地に黒。シェブロンと横棒はいずれも白フチ付き黒。なお主車輪カバーの下半分はとりはずされている。

〈Bf109G-4 R6〉
総撃墜数104機のエース、ハインツ・ザクセンベルク少尉が6./JG52に所属していた1943年5月ごろの乗機で、まだ小型のタイヤを装備した初期のG-4である。グラウ系の標準迷彩で、スピナは円周上1/4は白、残りはシュバルツグリュン70で先端も白く塗ってある。胴体の帯、主翼端下面は黄で、機体番号と横棒も黄。風防下に記入されたマーキングは今でいうところの「省エネ」のシンボルマークで、赤い星の付いた袋をかついだ石炭ドロボウがかかれており、"Wimmersal"は白に黒のフチどり。

〈Bf109G-6 Trop〉
ドイツ空軍第2位のエース、ゲルハルト・バルクホルン大尉の乗機で、1944年2月13日250機撃墜を達成した時のもの。エルロンにバランスタブを装備したきわめてめずらしいタイプで、そのほかにもループアンテナを基部だけ残して外しているなど特徴の多い機体である。グラウ系の標準塗料で胴体国籍標識の十字はデュンケルグラウ74。スピナは黒に白うずまき。'Christl'は白でシェブロンと横棒は白フチ付きの黒。胴体の帯と主翼端は東部戦線をあらわす黄で塗られている。
白
Christl
黒に白うずまき
サンドフィルターなし
ループアンテナなし
白フチ黒
黄
デュンケルグラウ74
白フチ黒(5は白)
黄
バランスタブ付き
〈上面のカムフラージュパターン〉
カムフラージュパターンは工場からロールアウトした時には一応マニュアル通りに塗られていても、部隊に引渡された後で作戦地域にあったタイプに塗り直されたり、再塗装の際にはてんでに適当なパターンで塗られ、また後期には工場ごとにパターンが違っていたようで、ここにあげたのはあくまでも一例と考えていただきたい。(b)、(c)はG-1からG-6までに多く見られ、(d)、(e)はG-10、G-14、K型といった後期の機体に主に使われたパターンである。なお(a)はやや特殊で、写真偵察型および地中海方面で作戦した機体に見られる。
(a)
(b)
国籍標識基準
バルカンクロイツ

〈Bf109G-14 R6 AS〉

NJG11の司令であるフリードリッヒ－カール・ミュラー少佐が1945年4月まで使用していた機体で、風防直後にシュレーゲムジークと呼ばれる斜め銃（MG151/20）を1門装備している。このためDFループアンテナは胴体下面に移った。上面はブラウンヴィオレット81とデュンケルグリュン82、下面は右翼のみ黒、それ以外はハイスグラウ76で塗られている。スピナは黄に黒のうずまき、機体番号は細い白フチ付きグリュン25で記入され、ラダーにはイギリス機30機の撃墜マークが記入されている。

ステンシル・ロケーション

①

②

Glykol Wasser
50/50

③

WE

④

Biem Schließen der Kabine
auf Vorderteil Gummirahmen achten

⑤

⑥

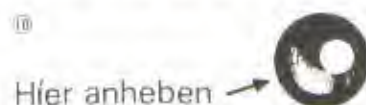
⑦

⑧

Reifendruck 4,5 atü

⑨

⑩

⑪

⑫ Einstiegklappe

⑬

Federbeindruck 25 atü
Reifendruck 5 atü

⑭

⑮

Bremse gefallt mit öl Drucken

⑯

⑰

⑱

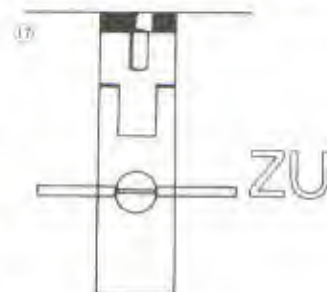
Sauerstoff
Auf
Zu Zu
Auf
Oel u. fettfrei halten

⑲

Preßluft f MG

150 atü

⑳ フラップ・位置指示マーク(黒)

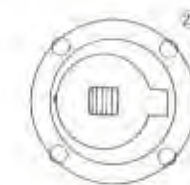
㉑

Nur hier betrten

㉒

Nicht betreten

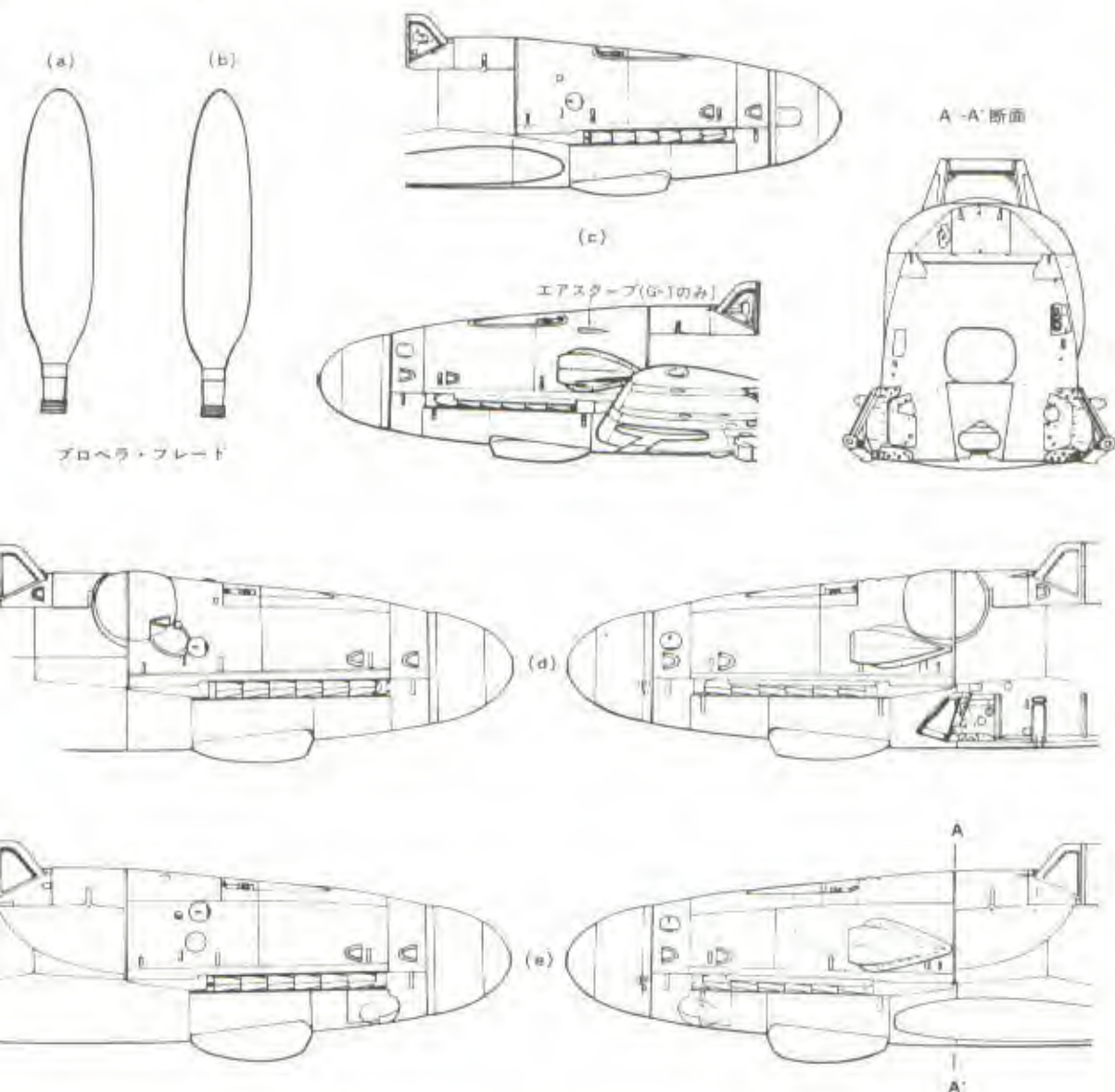
㉓ ウォークウェイ・ライン(黒)

㉔

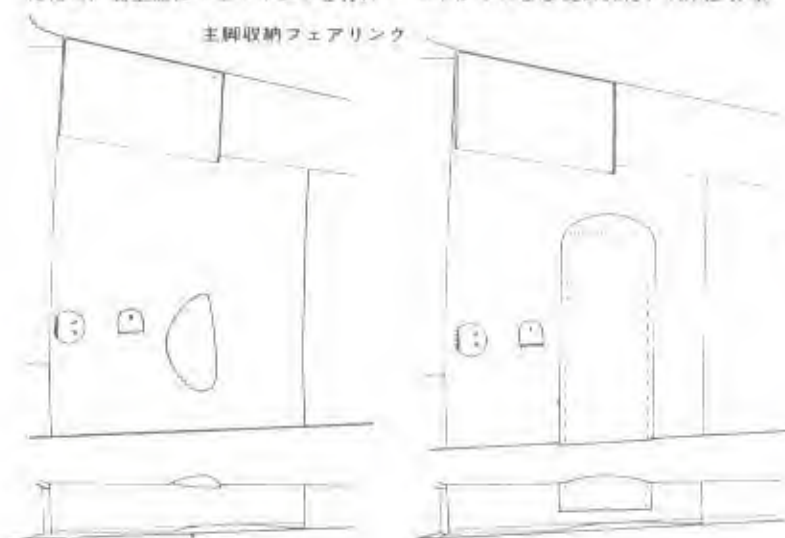
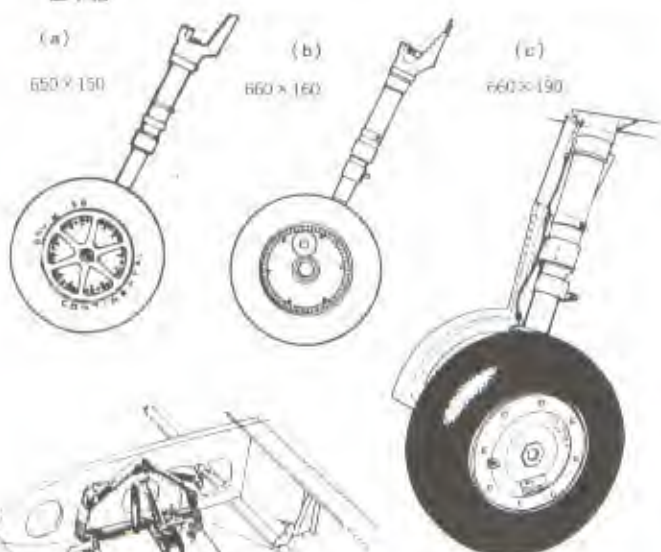
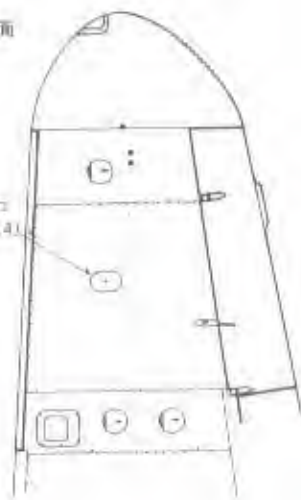
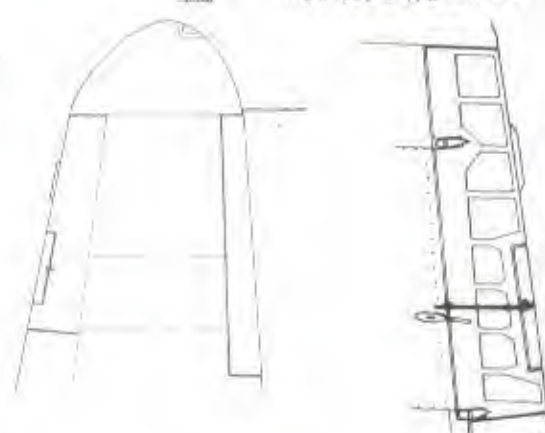
㉕

各部解説

〈機首〉

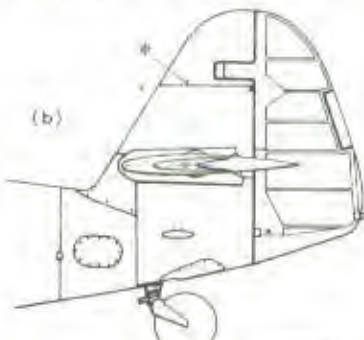
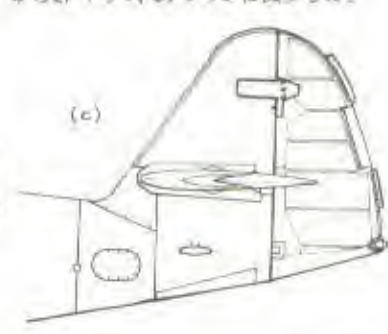
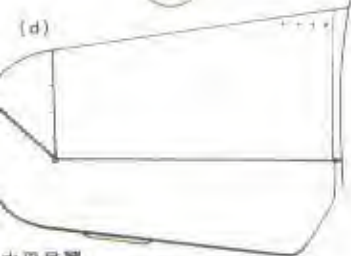
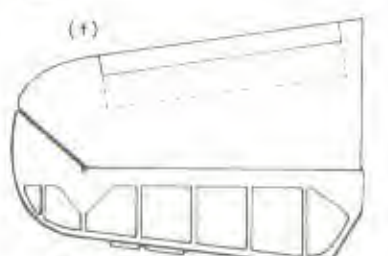
(a)はVDM9-12087プロペラ，(b)は同じく9-12159プロペラのブレードである。プロペラ直径はどちらも3mで，いずれも金属製であったが，ジャブロ・タイプの木製ブレードプロペラも少数のG型に装備されたといわれる。(a)はG-0からG-8までとG-12，G-14の各型に使用され，(b)はG型のDB605ASエンジンを装備したタイプとG-10，それにK-14をのぞくK型に使われた。なおG-8/U3とG-14には(b)を装備した機体も少数あった。

カウリングは(c)がG-1からG-4までの各型に使われたが，G-0とG-1，G-2の初期の機体にはスピナ直後の小さなエアスクープは付いていなかった。またG-1は過給器インテイクの上に小さなスクープが付いた。過給器インテイクとオイルクーラが大型になったほかはF型後期のカウリングと変りない。(d)はG-5以降に使われたもので，機首の機銃がMG131に換装されたためリンクシュートの大きなカバーが付いた。右側のスタータクランク差込穴の後にある小スクープと下にあるフェアリングは，G-5以降の一部の機体に見られ，G-14では標準装備となった。これはオイル圧低下の原因である気泡を除去する分離器がここに装備されたためだが，この分離器はあまり効果がなかったようでDB605AとDB605AMを装備した機体ではほとんど使われなかった。しかしDB605Dではより大型の分離器が標準装備となり，DB605ASでも一部が大型分離器を使っていた。(e)はG-10とK型に使われたカウリングで，フェアリングは右側より左側の方が大きく外側にふくらみ前方まで延びており，過給器の中心で最も張り出している。また過給器インテイク下で少し端がもち上がったようになっている。なおDB605ASを装備した機体のカウリングはスピナ後のバルジがなく，過給器インテイク下のもち上がりもないほかは同一形状であった。カウリング後の胴体側フェアリングは(d)タイプの上に取付けたタイプと，始めからふくらんだ外板を取付けたものの2種類あったが，図は前者をさす。(e)のオイルタンクは容量が(c)，(d)の36ℓから50ℓに増加したため注入口が上に移動したが，一部の機体は36ℓ入りタンクを使用していた。(e)のFo987オイルクーラは(c)，(d)のFo870より入口面積が200cm²拡大して850cm²になり，そのプロフィールは(c)，(d)タイプをそのまま下にひきのばした様な独特の形状をしていた。原則としてDB605ASとDB605Dを搭載した機体ではFo987を装備したが，初期のDB605AS搭載機ではFo870を使っていた。一方G-6，G-8，G-14の一部にはFo987を装備した機体もあった。

〈主翼/主脚〉

主翼は付根で翼厚14%のNACA2314－2315にほぼ相当するNACA ZR1という翼型を使用し、－1°42′の取付角を持ち胴体に結合されていた。ねじり下げがない代りに、前縁にハンドレページ式自動スラットを装備していたが、K型では30′－34′のねじり下げを付けた主翼もテストされた。

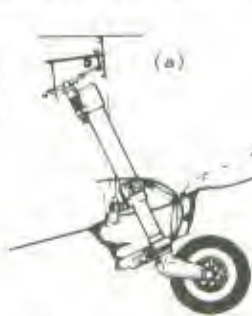
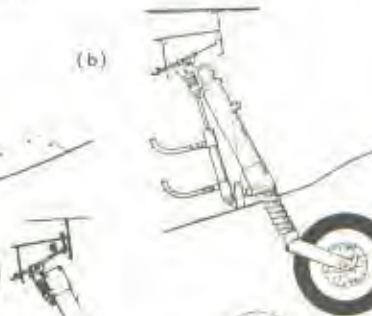
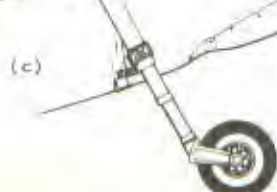
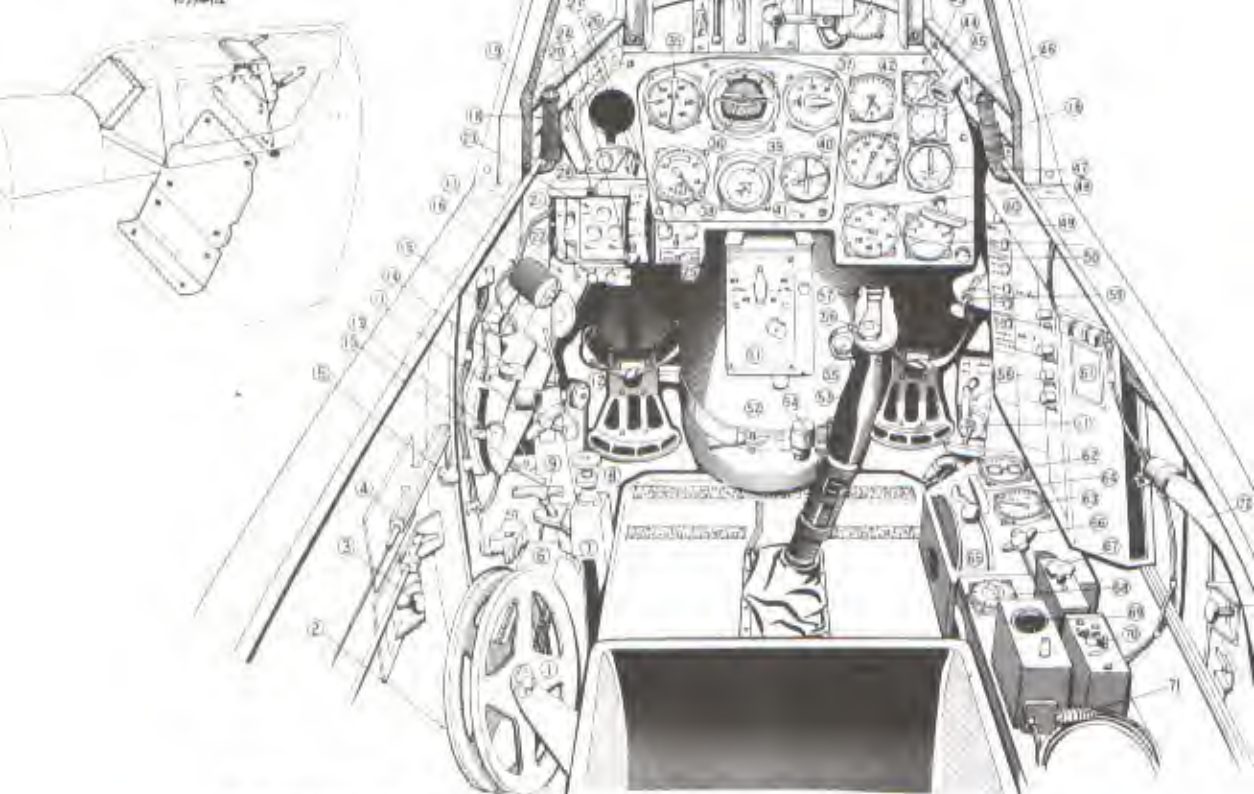
基本的な平面形、翼型、構造等はF型とほとんど変化なく、そのままG、K型に引継がれていった。ラジエータはG、K型とも入口面積1,680cm²のALF750Bが使われたが、K型では1,800cm²や2,100cm²の大型ラジエータもテストされ、K-14には2,100cm²のものが装備されたと思われる。一方、主車輪は機体の自重増加に伴い次第に大型化したため、翼上面にフェアリングを付けこれを収容した。(a)はG-1、G-2と初期のG-4に使われ、F型と同じタイプでタイヤサイズは650×150mmだった。(b)はG-2の一部とG-3以降G-14まで使われた、タイヤサイズが660×160mmのタイプで、初期には(a)と同様な形状のハブも使われた。(c)は一部のG-10、G-14に使われ、K型では標準装備となったタイプで、サイズが660×190mmとなってハブ直径が小さくなり、防弾タイヤを使った。なおタイヤ圧は(a)、(b)が4.5気圧、(c)が5気圧であった。(c)タイプ付きのG型ではそれまで燃料タンクの後にあった酸素ボンベが左翼の第9－12リブ間に移り、K型では右翼の同じ場所に移動した。またK型ではMk108の弾丸装填用圧搾空気ボンベが左翼のそれまでMG151/20の弾倉だった所に移り、注入口は弾丸供給用ハッチがそのまま使われた。(d)はK型で新たに採用された主翼側主車輪カバーで、G型で計画されていた油圧作動のものとは異なり、Fw190等と同様にタイヤによって蹴上げられ、下げる時はスプリングで作動し、カバーを閉じた時のロックは脚柱ロックと連動していた。なおK-4では生産が間に合わず、このカバーを装備していない機体も多かった。またK-4のマニュアルによると左右両翼の第3リブ内側に脚出し指示棒が付くとされているが、写真ではっきり確認できるものは現在のところなく、おそらく実際に付けた機体はなかったものと思われる。(e)は高速飛行時にエルロンが重くなる本機の欠点を解消したバランスタブ付きエルロンであるが、これを付けた機体は極めてまれでG-6の一部に装備されたにとどまり、K型でもマニュアルには載っているが実際には装備されなかった。

〈尾翼〉

よく知られるようにBf109はエンジントルクに対抗し，プロペラ後流の影響を打消すため，垂直尾翼には左右非対称の翼型を使っていたがその結果ラダーは約3°右に切った位置が中立位置だった。(a)の垂直尾翼はG-1からG-14の初期まで使われたタイプで，ラダーには地上でのみ調整可能なトリムタブが付いていた。(b)はG-5以降次第に多く見られるタイプで，(a)より135mm背が高くなりラダーには高速飛行時に操舵力を軽減するバランスタブが付いた。(c)はその変形で，バランスタブ上下に地上でのみ調節可能なタブが突出ているタイプで，G-10，G-14，K-4などに見られる。なお細かく見ていくと(b)，(c)ともラダー下縁や尾燈周辺の形状が異なるバリエーションがいくつかあった。材質は金属製，木製の両方があり，金属製には※印のパネルラインがあること，木製は前縁補強板が付くことで区別できる。なおK型ではラダーリンク機構の変更に伴い，水平尾翼下の胴体にあったブリスターはなくなった。

水平尾翼はG，K型を通じて大きな形状変化はなかったものの，垂直尾翼と同様1944年夏以降の生産型には木製も使われた。木製は前縁に補強板が接着されているのでそれとわかる。エレベータトリムタブには図のような変形があり，(d)はG-14まで使われ，(e)はG-6の一部，(f)は大部分のG-14とG-10それと K型に標準装備された。なお(b)，(c)タイプの垂直尾翼と(e)，(f)タイプのトリムタブを付けたG型では水平尾翼の取付角可変範囲がそれまでの+6°から−1°10′，−6°に減少したが，K型ではそれに加えてエレベータ可動範囲もG型の33°アップ，34°ダウンから27°アップ，24°ダウンに減少した。

垂直尾翼

水平尾翼

金属製　金属製　木製

〈尾輪〉

(a)はG-1，G-2，それとG-4の初期まで使われたサイズが290×110mmのタイプで，ステアリングロックが付いてないので自由に首を振ることができ，F型同様引込み可能だったが固定されることが多かった。(b)はG-2の一部を含めG-3以降のG型に使われたタイプで，サイズは350×135mm，コクピット左側のレバーによりステアリングロックが可能であった。引込み可能であるが大部分の機体では固定され，収容部にカバーを付けてふさぎ支柱の支根はキャンバスでおおわれていることが多かった。(c)はG-6以降の一部のG型に使われた支柱の長いタイプで，取付位置がそれまでのタイプより少し前進しているが，タイヤサイズは(b)と同じだった。やはりステアリングロックは可能であるが引込みは不可能となった。なおタイヤ圧はどのタイプも4.5気圧であった。(d)はK型に使われたもので形状は(c)と同じだが油圧で完全に引込むことができた。尾輪カバーはスプリングで開閉され，尾輪が出ている時は常にカバーは開いていた。ただし初期のK-4では生産が間に合わず，(b)タイプの尾輪を装備した機体もあった。

〈Bf109K-4コクピット説明〉1．水平尾翼トリム調節輪，2．フラップ操作輪，3．エア・アウトレット・ノブ，4．燃料切換レバー，5．尾輪ステアリングロックレバー，6．電熱グローブ・プラグ，7．水平尾翼トリム指示計，8．始動燃料ポンプ，9．増槽切放しレバー，10．ピッチ自動調節解除スイッチ，11．ラジエータ緊急ハンドル，12．ウィッグブレーキスイッチ，13．エンジン緊急停止レバー，14．防火レバー，15．低温時始動レバー，16．スロットルレバー，17．水平儀用トランス，18．室内灯，19．キャノピー投出レバー，20．エンジン始動スイッチ，21．脚操作ボタン，22．ロケットまたはMK108切換スイッチ，23．脚位置指示計，24．マグネトースイッチ，25．MWパワーブーストスイッチ，26．ロケット弾チューブ切放しスイッチ，27．風防洗浄レバー，28．電源遮断ボタン，29．武装スイッチ，30．MG131弾倉残量計，31．防弾ガラス，32．レビ16B射撃照準器，33．照準器マウント，34．MWパワーブースト圧力計，35．速度計，36．水平儀および傾斜・旋回計，37．昇降計，38．高度計，39．コンパス，40．AFN2帰投方向指示計，41．飛行計器盤，42．滑油・燃料圧力計，43．ラジエータ温度計，44．エンジン回転計，45．信号弾発射筒，46．滑油温度計，47．プロペラピッチ計，48．ブースト計，49．緊急脚出しレバー，50．燃料切れ警告灯，51．爆弾スイッチパネル，52．MK108カバー，53．操縦桿，54．MK108弾丸装填ボタン，55．爆弾投下ボタン，56．MK108機関砲トリガー，57．MG131機関銃トリガー，58．ラジエータフラップレバー，59．緊急投下レバー，60．サーキットブレーカーパネル，61．コンパス較正カード，62．酸素コントロール計，63．酸素圧計，64．増槽用透視管，65．酸素レギュレイター，66．酸素遮断ハンドル，67．FuG16ZY操作パネル，68．FuG16ZY周波数切換スイッチ，69．イアフォンプラグ，70．FuG25a操作パネル，71．イアフォンコネクター，72．酸素ホース。

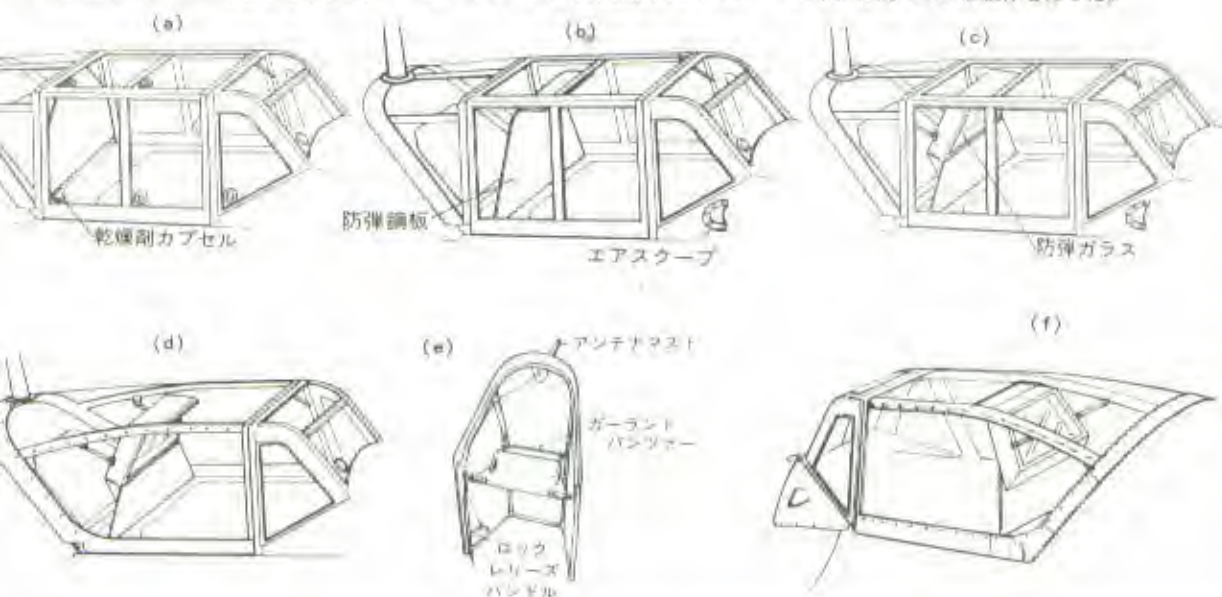
G型のコクピット内はG-1からG-14まで基本的に大きな変化はなかった。しかしMW50を装備したタイプではその圧力計がスロットルの手前に付き，350×135mmサイズの尾輪を装備した機体ではその後にステアリングロック用ハンドルが付いていた。またG-5以降の，DFループアンテナを装備した機体では計器盤右にAFN2帰投方向指示計が付いていた。射撃照準器は不時着時パイロットの顔面保護のため少し右に寄せて取付けてあり，G-6の初期はレビC/12D，それ以降はレビ16Bを使ったが，レビC/12F，ZFR4aなどを装備した機体も少数あった。レビC/12Dとレビ16Bでは取付部の形状が異なり，レビ16Bではずっと手前に突出していてパイロットがこれを使用しない時は支持アームごと右側に倒しておいた。キャノピー放出レバーは始めからエルラハウベを装備した機体ではT字形をしていたのに対して，それ以外の機体では平板をくの字に曲げた形状をしていたので，このレバーを見れば後からエルラハウベに換装したかどうかがわかる。

K型になると計器盤のレイアウトが一新され，中央の飛行関係の計器盤はMe262等と共通になった。また左側はほとんど変化ないものの右側のコンソールは大幅に変更され，無線器，酸素等の操作スイッチが変ったほかサーキットブレーカはMe262とほぼ同様のものを使用した。さらにMWタンク新設に伴い，胴体第2隔壁にあったアルミ合金製積層防弾板が撤去され，かわりにシート直後には26kgもの防弾鋼板が装備された。風防後方のスペースは雑具入れとなっていたが，G-10以降の機体ではそのふたが角ばり突出た形状となり，R1仕様では信管作動バッテリ装置が，またR6仕様(自動操縦装置)ではレオナード・トランスフォーマー等がここに置かれた。なおG，K型ともR7，R9仕様ではそれぞれのコントロールパネルが計器盤の下に取付けられていた。操縦桿のグリップはにぎりやすいように左へ5°かたむいており，モーターカノン後部をクリアするため付根付近で大きく曲っていた。

〈風防〉

風防は最もバリエーションの多い部分で種々のタイプがあった。(a)はG-1、G-3といった与圧キャビン装備型に見られるタイプで、前部と中央部の窓はすべて二重窓となり、その間の曇り止めに乾燥剤カプセルが各窓に1つずつ付き、コクピット内と圧力を同じに保つパイプが付いていた。当然エアインレット、アウトレットはなく、空気漏れを防ぐため気密ペーストを外板継目に塗った機体もあった。一部のG-5では風防右下にエアインレットがあったといわれている。なお初期には与圧区画は前部と中央部のみであったが、後に風防後部まで拡大された。(b)はG-2、G-4、G-6等に見られ、前面の防弾ガラス(90mm厚)以外に二重窓はなくなり、後頭部を保護するため10mm厚の防弾鋼板を装備していた。しかしG-2の中には(a)と同じ形状の防弾鋼板を付けた機体もあった。なお前部風防下のエアスクープはG-2では右側のみ、G-4以降は左右両側に付いたが、ふさがれている機体も多い。(c)はG-5以降の機体に見られ、防弾鋼板がガーランドパンツァーと呼ばれる防弾ガラスにかわったタイプである。このタイプでは大部分が短いアンテナマストとDFループアンテナを装備していた。

(d)はエルラハウベと呼ばれるワクの少ない風防で、アンテナマストが胴体に付いた初期のタイプである。風防後部の胴体側に補強用パイプが付いているのが特徴である。(e)はアンテナマストが風防に付いたもので、このタイプではアンテナの一端がマストの中を通ってロックハンドルに結ばれていて、風防を開ける時張線をゆるめて、つっぱらない様になっており、G-5以降広く使われ、G-10、K型では標準装備となった。(f)は(e)の変形でガーランドパンツァー下部にショックアブソーバを組込んだものでG-10、G-14、K型の一部に見られる。なおG-10以降アンテナマストを省いて直接胴体からアンテナを張った機体も多く見られるようになる。またG-10以降になると前部風防下右側に信号弾発射口が設けられ、左側のエアスクープ形状はフラッシュタイプもあった。K型になると正面の防弾ガラスから乾燥剤カプセルがなくなり、前面風防洗浄用パイプが左右にまで延びたが、初期の機体はG型と同じタイプを使っていた。なお風防後右側のハンドルリップはエルラハウベの導入とほぼ同時に廃止されたが、後期型の中には残っている機体もあった。

U仕様

U1は着陸距離短縮を目的として、メッサーシュミット社の開発したリバースピッチ可能なMeP6プロペラを装備したタイプで、極く少数のG-1、G-2、G-4、G-6に使用された。このプロペラは電動モータまたは油圧でピッチ変更をおこなったが、Bf109に使われたのは電動式の方でコクピット内にピッチ逆転スイッチなどが追加されたものの、VDM9-12087のブレードをそのまま使用したので外部からの識別は困難である。

U2はGM1のコードネームで知られ、エンジンの過給機入口に一酸化二窒素を噴射して酸素を供給し、あわせて許容ブースト圧の引上げと給気冷却をねらったパワーブーストで、主にエンジンの等圧高度(地上と同じブースト圧が維持できる高度で、臨界高度、公称高度などともよばれている)よりも、高い高度で使用された。加圧して液体となった一酸化二窒素を燃料タンク直後の115ℓ入り円筒容器に入れ、これを噴射するための圧搾空気ボンベを右翼に装備した。このため燃料注入口の反対側と右翼下面にハッチが新設された。G-1、G-3、G-5、G-6、G-8に装備されたが、高々度性能の優れたDB605AS、DB605Dエンジンが出現するにおよび、装置全体の重量がかさむこと、取扱いが不便などの理由から次第に使われなくなった。

U3はMW50のコードネームがあり、過給機入口にメチルアルコール50%、水49.5%それと腐食防止剤0.5%の溶液を噴射して許容ブースト圧の引上げと給気冷却を目的としたパワーブーストで通常はC3燃料と併用され、主にエンジンの等圧高度以下で使用された。U2仕様と同様に燃料タンク直後に118ℓ入り円筒容器を装備し、燃料注入口の反対側にハッチが新設され、エンジンはMW圧送用に過給機から圧縮された空気を抽気するための配管設備を有していた。このためMWパワーブーストの使えるエンジンには、型名の後ろにMを付けて通常型と区別した。G-6、G-8、G-12に使われG-10、G-14、およびK型には標準装備された。

U4仕様はモータカノンにMK108、30mm機関砲を装備したタイプを指す。65発の弾丸は機関砲の真上に設けられた弾倉から供給され、弾丸装填用に後部胴体に圧搾空気ボンベが置かれたのでG-1～G-4と同様の円形ハッチが後部胴体の右側につく。G-6、G-10、G-14に装備された。

U5仕様はU4仕様に加えて、主翼下にMK108を1門ずつ装備したタイプで、G-6を使って試験されたが正式採用には至らなかった。

U6はモータカノンに強力なMK103、30mm機関砲を装備したタイプであるが、G-14に試験的に使われたものの正式採用には至らなかったといわれる。

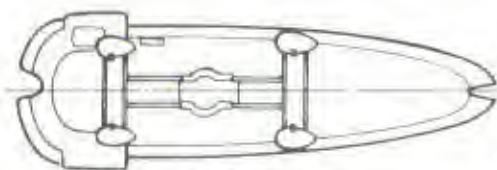
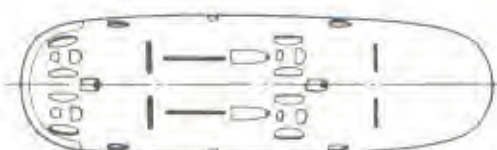
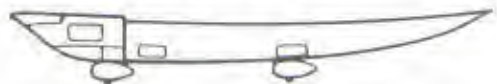
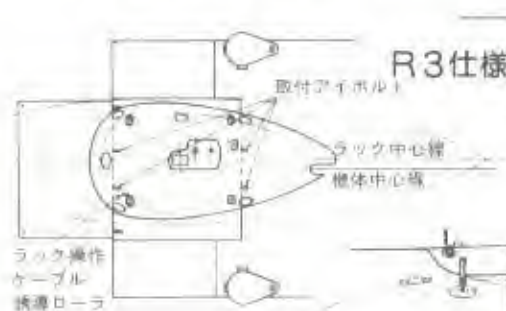
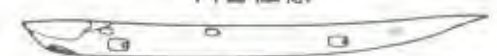
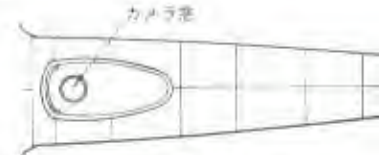
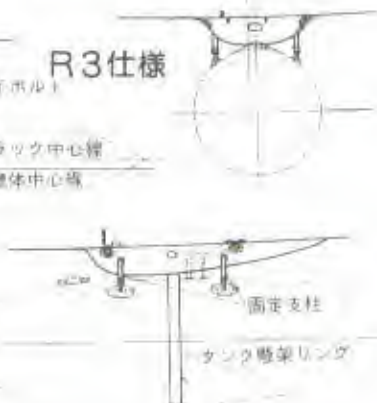
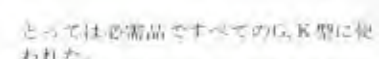
R仕様

R1：胴体下にETC500/IXb爆弾ラックを装備した戦闘爆撃型で，500kg爆弾まで吊すことができたがG-2/R1以外は250kg爆弾を使用した。G-0，G-5，G-12を除くG型とK型に使われたが，K型では増加燃料タンクの吊下げも可能な503型ラックも使われた。

R2：4×ETC50/VIIIb爆弾ラックを胴体下に装備した戦闘爆撃型で，G-2に装備された記録はあるものの，ほとんど使われなかった。

R2：GM1パワーブーストを装備した軽量戦闘機タイプで，F-4/Zなどと同様に下翼にGM1タンクを内蔵していた。G-1に使われ，G-3，G-5ではU2仕様へと発展していった。

R2：燃料タンクの後ろにRb50/30大型カメラを装備した偵察型で，G-0，G-1，G-3，G-12を除くG型とK型に使われた。

R3：胴体下に容量300ℓの増加燃料タンクを装備したタイプで，足の短いBf109にとっては必需品ですべてのG，K型に使われた。

R4：左右の主翼下面にゴンドラタイプのMK108，30mm機関砲を1門ずつ装備した重戦闘機型で，少数のG-6に使われた。

R5：後部胴体に2台のRb12.5/7×9，またはRb32/7×9小型カメラを装備した偵察型で無線器はFuG16ZSを使い，G-8，G-10，K型に使われた。

R6：左右の主翼下面にゴンドラタイプのMG151/20，20mm機関砲を1門ずつ装備した，爆撃機迎撃用の重戦闘機型でG-0，G-12を除くすべてのG型に使われた。なおK型では同じ装備をR4と呼んでいた。

R6：雲の中を飛行しても一定進路が維持できるように，ラダーのみに自動操縦装置を組込んだ悪天候戦闘機型で，G-10，G-14とK型に使われた。

R7：風防後の胴体にDFループアンテナを付けてFuG16Z無線器に方向指示機能をもたせたタイプで，G-5以降に使われG-10，G-14，K型では標準装備となった。

R7：21cmネーベルヴェルファー・ロケット弾を主翼下左右に1つずつ装備したタイプで少数のG-10に使用されたという。なおこの場合は射撃照準器にレビ16Fを使用していた。

R8：BSK16ガンカメラを左翼前縁に装備したもので，G-10に使われK型ではR6と呼んでいた。

R3仕様

取付アイボルト

ラック中心線

機体中心線

ラック操作ケーブル誘導ローラ

固定支柱

タンク懸架リング

R5仕様

カメラ窓

内側　外側

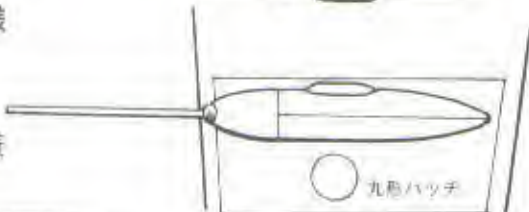
R4仕様

R6仕様

丸形ハッチ

外側　内側

R7仕様

長円形ハッチ

Messerschmitt
Bf 109

第２次大戦において開戦時より終戦まで、一貫してドイツ空軍の主力戦闘機として活躍し続けたメッサーシュミットBf109は、量産数が33,000機を超える事とも合まって、写真も非常に数多く残され、そしていまだに根強い人気を誇っている訳であるが、なんと言っても興味の集まるのはG型以降の、後期のBf109であろう。そこで本文解説と合わせてBf109をグラフ特集したので御覧いただきたい。なお,非常に数が多いとは言えBf109K型の写真は極端に少なく、今回はG-1～G-10型までという事で御了承願いたい。

▼Bf109は1942年3月からG-1型が本格的な量産に入った。写真は量産開始直後のごく初期のBf109G-1型(DG+UA)。機首エアインテイク上に小さなエアスクープが付く事、尾輪がF型同様290×110㎜の小型のもので引き込み可能な点に注意されたい

Bf109G-1 ▼

▲完成後試験飛行を待ってラインアップするG-1型群。これも初期に属するG-1型であるが、小エアスクープが既に廃止されている。

▲ ***Bf109G-1s***

▶不時着後放棄された第27戦闘航空団所属のBf109G-2/Trop型。本型は非与圧キャビンのために、キャノピー左前に小エアスクープ，胴体側面に四角いエアインテイク（開状態になっている）が付き、加えてTrop型のためサンドフィルターと日除け傘のアタッチメント（キャノピー下の２個のバルジ）が付く。

Bf109G-2/Trop ▶

▶同じく不時着した第27戦闘航空団第2中隊所属のBf109G-2/Trop型。G-2型はG-1型とほぼ同時期に量産に入った，G-1の非与圧キャビン型で，キャノピー周囲の各部特徴に注意されたい。

Bf109G-2/Trop▶

▼Bf109G-4/Trop

◀北アフリカで英軍の手に落ちた第27戦闘航空団第1飛行隊所属のBf109 G-4/Trop型。主車輪・尾輪ともに大型のものとなり，主翼上面にバルジが設けられ，尾部の引き込み穴にカバーが付けられている。

◀不時着し英軍の点検を受けるBf109G-4/R3/Trop型。本機はG-4型の胴体後部にRb50/30偵察カメラを装備した型式で，胴体下面にカメラ用のバルジが設けられているのがわかる。やはり第27戦闘航空団第1飛行隊の所属である。

◀Bf109G-4/R3/Trop

▼Bf109G-6/R3/R6

▶1944年初頭北イタリアにて出撃準備をする第53戦闘航空団第1飛行隊指揮官ユルゲン・ハルダー大尉の乗機Bf109G-6/R3/R6型。R6仕様のMG151(20mm機銃)ガンパックを翼下に取付け作業を行なっている所である。

▶1944年中頃北イタリアで作戦する第77戦闘航空団所属のBf109G-6/R3型。G-6型は，機首の武装をMG131（13mm機銃）に換装して強化した型で，機首カウリング両側面がコブ状に張り出しているのが特徴だった。なお，低くなったアンテナ柱や新設されたループアンテナにも注意。

▼1944年7月21日早朝英マンストン基地に投降してきた第1戦闘航空団第1飛行隊所属のBf109G-6/U2/R3型（WNr. 412951）。本機はGM-1パワーブーストを装備したU2仕様機であり，機首のコブの下に付く気泡除去分離器用バルジも明瞭にわかる。なお，尾部の帯は本土防衛用部隊識別帯で本機は赤となっている。

Bf109G-6/R3

09G-6/U2/R3

09G-6/Trop

▲翼下にWgr. 21（21cmロケット弾）を懸架し迎撃準備を整えた，第3戦闘航空団所属のBf109G-6/Trop型。Wgr. 21の発射筒は，使用後火薬によって投棄できた。コクピット内の装甲板が防弾ガラス型のものになっていることに注意。

Bf109G-6

▲不時着して米兵の点検を受けるBf109G-6型(WNr. 166224)。G-6型はBf109の中でも最も大量産されたが，本機は風防をエルフハウベと呼ばれる窓枠の少ない新型のものに換装した中期以降の型。1945年の撮影。

▼ハンガー内に放置されていた，第2戦闘航空団所属のBf109G-14/U2型。左翼下に装備されたモラーネアンテナ柱，エルラハウベ，U-2仕様のための大型垂直尾翼などの特徴がうかがえて興味深い。

◀301機を撃墜して帰投した第52戦闘航空団第9中隊長エーリヒ・ハルトマン中尉の乗機Bf109G-14型。G-14型はG-6型に続いて量産された型式である。機首および主翼上面のバルジ，新型のエルラハウベ等，コクピット周囲がわかる。

Bf109G-14/U2

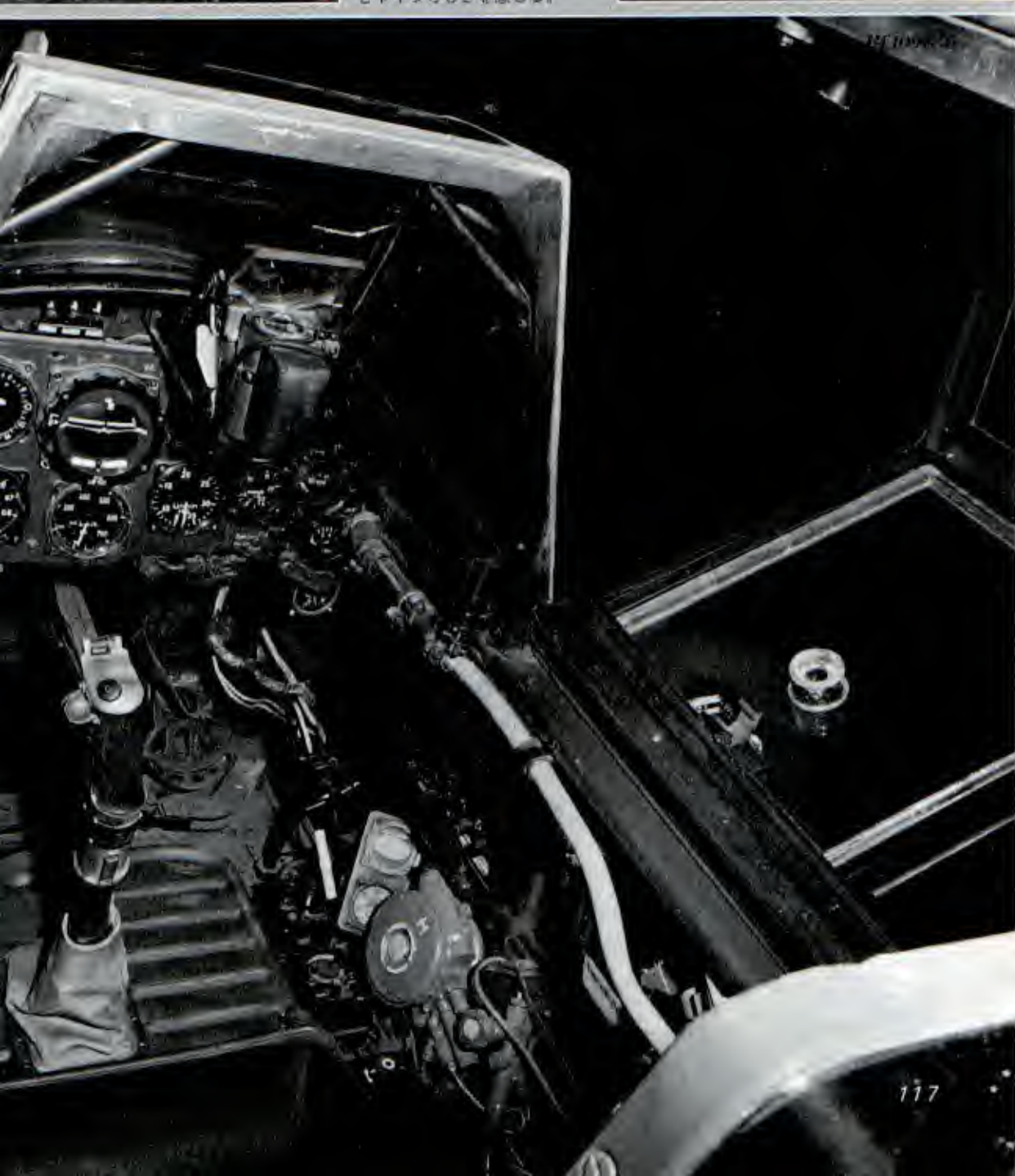
Bf109G-14

▼米軍の手に落ち戦利品として持ち帰られたBf109G-10型。マーキングは消されているが第77戦闘航空団所属と思われる。機首に設けられた各部バルジなどG-10の特徴がよくわかる写真である。

Bf109G-10

◀森林の中に作られた遮蔽壕に隠されていたBf109G-10型。G-10型以降，Bf109はTrop型が廃止されたため，エアインテイクのエッジが肉薄になりシャープになった。本写真でも特徴ある機首まわりとモラーネアンテナ柱がわかる。

▶前掲写真を後方より見たもの。G-10は，G-6/G-14よりの改修型であったため，本機のように主翼のバルジがコブ状の旧型翼を装備している場合も多かった。従って車輪も旧型となっている。

▼Bf109G-6型のコクピット。米国で復元され，現在NASMで展示中の機体である。非常に簡素化された計器板，角ばった風防などドイツらしさを感じる。

★モデルをグレードアップする基本塗装★
ダグラス A-1 スカイレイダー

Ⓑ USS CORAL SEA

Ⓐ

RESCUEマーク

主脚カバー

Ⓒ VA-25

プロペラ

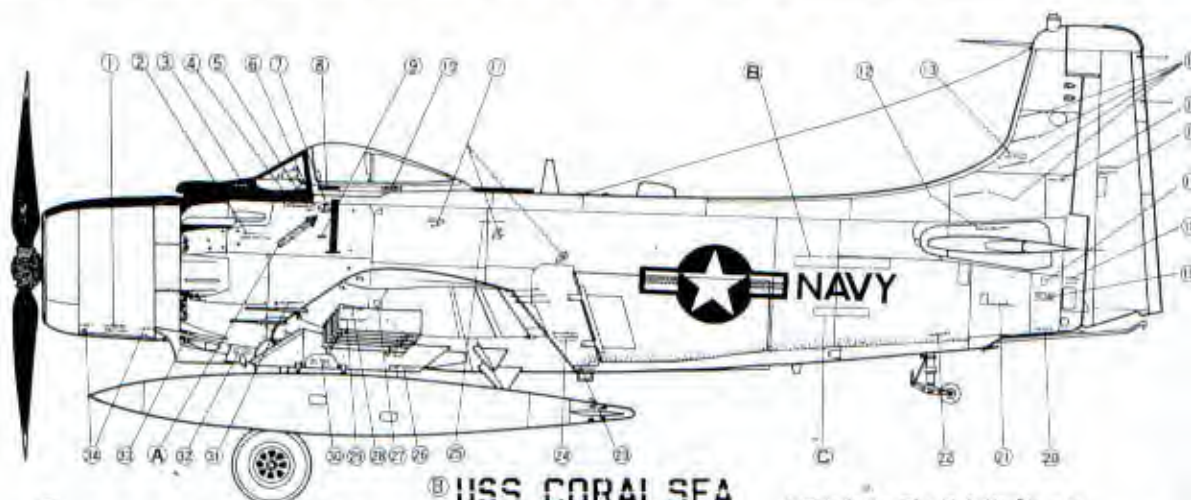
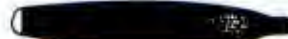
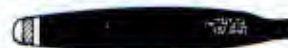
左主翼上面

右主翼下面

胴体，主翼の国籍マーク位置，サイズは図のとおりで，これは全タイプ共通である。右翼上面にはコードレター，機番が記入されるが，これらの記入位置，サイズは各部隊によりまちまちで一定していない。以下の塗装図でも確認できるものは一応掲載してある。

フラップ上面，方向舵上部，主脚カバーに記入される機番下2桁，胴体のNAVYの文字の上，下に記入される搭載空母名，Sqn名の記入位置，サイズも部隊により少しづつ異なり，図B，Ⓒのようにステンシルタイプを用いた部隊もあった。これら各種の文字，キャノピー下のステップガイド・ライン，垂直尾翼左側の4本の着艦アプローチ角度視認線などはすべてブラックである。

キャノピー下の左側胴体に記入されるRESCUEマークは黒フチつき黄矢印に黒文字，または赤矢印に白文字である。

左，右主翼付根上面のウォークウェイは黒で，これは全型共通。

ステンシル・ディスクリプション

レシプロ機とはいえスカイレイダーもジェット時代の機体であり，機体各部にはT.O.（技術仕様書）に基ずくDescription（取扱注意書）が記入されている。それらは第1図に示したとおりだが，実際にはスペルの異なる機体もあり，タッチアップの際に消されてしまう場合も多かった。

AD-5～7 Bu.,No リスト（生産機のみ）

旧名称	新名称	Bu. No
AD-5	A-1E	132478, 132392 ／132476, 132637 ／132686, 133854 ／133929
AD-5N	A-1G	132477, 132480 ／132636, 134974 ／135054
AD-5W	EA-1E	132729／132792, 133757／133776, 135139／135222, 139556／139605
AD-5S	――	132479
AD-6	A-1H	134466／134637, 135223／135406, 137492／137632, 139606／139821
AD-7	A-1J	142010／142081

ステンシル・ディスクリプション・リスト

① MAX. LATCHING TORQUE 40FT LBS.
② HYDRAULIC RESERVOIR INSIDE COWL ACCESS BELOW
③ INSTRUMENT PANEL ACCESS DOOR（黒地に白文字，両側）
④ ENCLOSURE RELEASE
⑤ OPEN
⑥ STOP
⑦ CLOSE
⑧ PULL TO OPEN（赤地に白文字，両側）
⑨ STEP
⑩ DANGER EXPLOSIVE CANOPY（赤地に白文字，両側）
⑪ GRIP
⑫ LUB. FITTING INSIDE
⑬ APPROACH LIGHT SIGHTING MARKS
⑭ 上から順に数字のみ6，4，2，0
⑮ STAB. ACTUATOR
⑯ SPRING TAB MECHANISM
⑰ NAS ATSUGI JAPAN のエンブレム（右側）
⑱ SPRING TAB MECHANISM
⑲ OVER PAINTED EPOXY PRIMER MIL-P-23377A
EPOXY WHITE & LT. GRAY MIL-C-22750A
LACQUER BLUE, RED & YELLOW MIL-L-7178
LACQUER CAMOUFLAGE BLACK MIL-L-19538
AND NAS ATSUGI JAPAN 5/17/66（右側）
⑳ JACK HERE（右側）
㉑ CONTROL ACCESS（右側）
㉒ UNLOCK TAIL WHEEL BEFORE TOWING（両側）
㉓ STEP
㉔ NOTICE-FLAPS ARE RIGGED TO FAIR WITH WING
DISREGARD FUSE. LOWER SURFACE（両側）
㉕ JURY STRUT SOCKET
㉖ AUX. EQUIPT. RECECT
㉗ FUEL FILLER（右側）
㉘ 139634 No. 1
㉙ AERO 14D
㉚ BOMB HOIST DROP TANK INSTRUCTIONS INSIDE
㉛ PLATFORM（右側）
㉜ FUEL STRAINER
㉝ OIL DILUTION VALVE ACCESS
㉞ LATCH

スト／解説・野原　茂

海軍最後のレシプロ攻撃機A-1スカイレーは，1945年3月の初飛行以来実に25年第1線に君臨した傑作機で，総生産数は0機におよんでいる。したがって全型式のとなるととても本稿にはおさまりきらなで，今回は後期の主力AD-5～-7型，とベトナム戦争参加の機体を中心に解説したい。

55年2月16日，それまで長らく米海軍機式塗装だった全面グロス・シーブルーにり，ライトガルグレイ，インシグニアホトの新塗装が制定され全艦上機に適用さことになった。この時点でスカイレイダAD-5，-6が引渡し中であり，両型は新塗装機が存在したことになる。しかし，装機も，オーバーホール時などを利用し新塗装に改められた。1956年～57年にガ生産された最終型AD-7はすべてが新塗完成した。

本塗装は上側面がライトガルグレイ（F6440），下面および各舵面がインシグニアイト（F.S.17875）で，2色ともグロッシツヤ有り）である。2色の境界線はボカなっている。主，尾翼前縁は銀。エアブキ内面，主脚ドア内側，同引込み部，カング内面，主翼折りたたみ部もインシグホワイトだが，飛行中可動な部分（主脚ドアのフチ，フラップ前縁など）はインシグニアレッド（F.S.11136）に塗られている。コクピット内は計器板，スイッチパネルがブラック（F.S.37038）のほかは機体表面と同じくライトガルグレイ。キャノピーより前方の機首上面は反射除けのためブラックに塗られている。

プロペラハブ，両ブレードはブラックで，先端にインシグニアホワイト，インシグニアレッド，インシグニアホワイトのストライプが入るが，一部の海軍機，後期の空軍機はオレンジイエロー（F.S.13538）のみであった。着艦フックはほかの艦載機と同様，ブラック，インシグニアホワイトのダンダラ模様に塗り分けられており，着艦指揮官が視認容易なようになっている。

スカイレイダーに限らず，米海軍機の所属部隊識別は垂直尾翼，右翼上面に記入されたアルファベット2文字のコードレターでCVW（空母航空団）を，垂直尾翼上端，増槽などに塗られた色でSqn（飛行隊）を識別した。コードレターがAで始まる機体は大西洋艦隊，Nで始まる機体は太平洋艦隊所属を意味している。

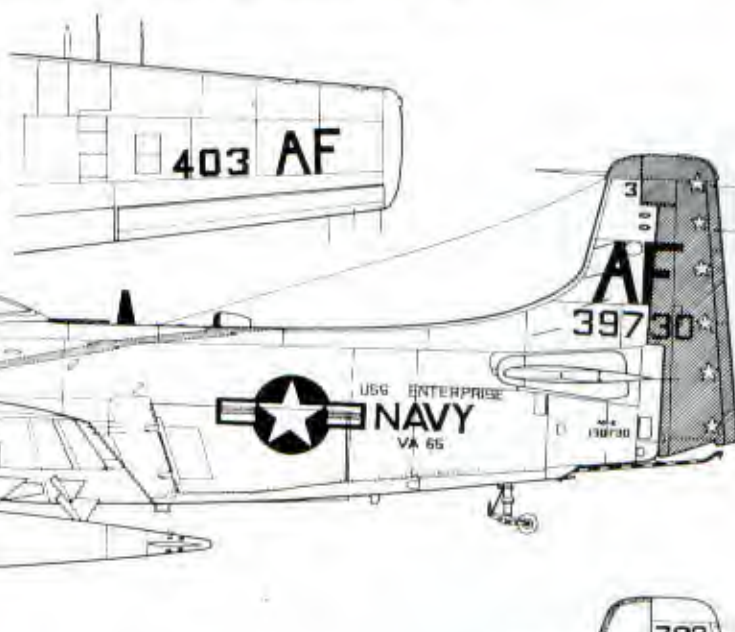
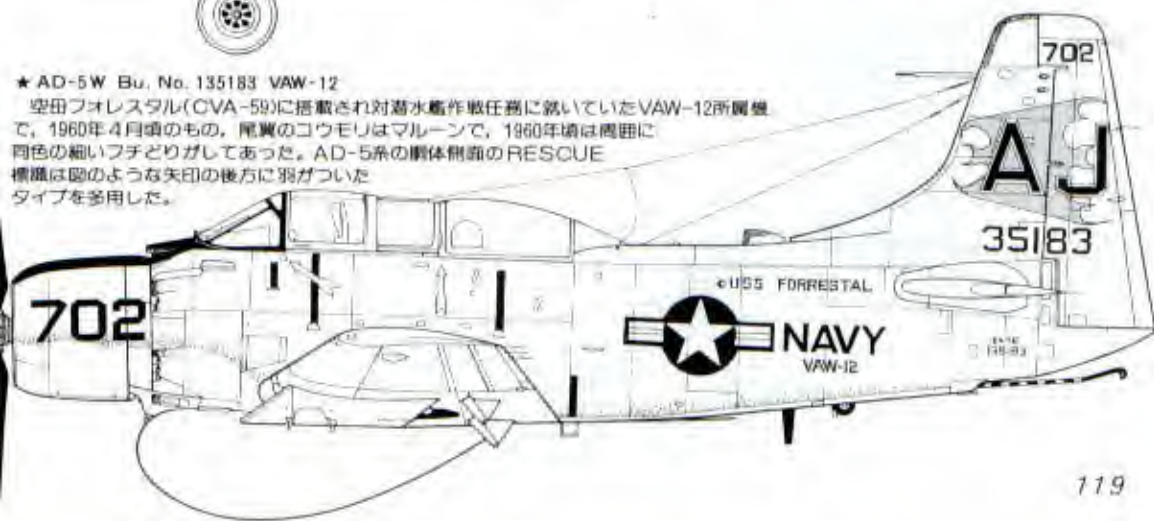
各Sqnに割り当てられた色はCVW内の1st Sqnがレッド，2nd Sqnがオレンジイエロー，3rd Sqnがブルー，4th Sqnがインターナショナルオレンジ，5th Sqnがグリーン，6th Sqnがブラック，7th Sqnがマルーンとなっており，Sqnマーキングもこれらを基調にしたものが多い。

Sqn内の識別は機首両側，右翼上面に記入された2桁の数字で行ない，1st Sqnなら100番台，2nd Sqnなら200番台というように割り当てられた。通常1個Sqnは12機編成であるから，1st Sqnを例にとれば101～112まで使用したことになる。ただし，文字の角を60°に切り欠く海軍式書体では8と9の判別が難しいため，1967年頃より8，9の数字は使用されなくなり，101～107，110～114が使用された。

通常01号機は司令，02号機は副官の乗機と決まっており，00号機はSqnではなくCAG（空母航空団司令）の乗機を表わしている。

CVW内ではときどき機首番とスコードロンカラーが一致しない部隊もみられるが，これはSqnが流動的であり，他のCVWへ配置転換されたとき，同じ機番，色のSqnとかち合い，どちらか一方が変更した場合におこる現象である。

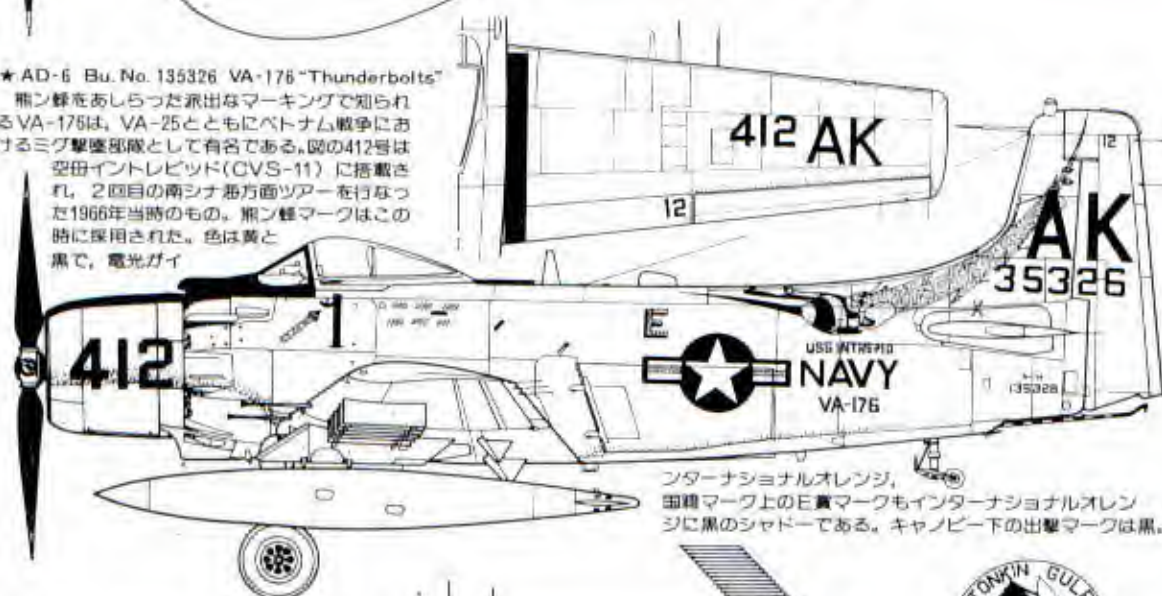
なお，海軍スカイレイダーには制式塗装以外に特殊任務用，ベトナム戦争初期に試験的に採用された迷彩塗装などもあるが，今回は割合した。

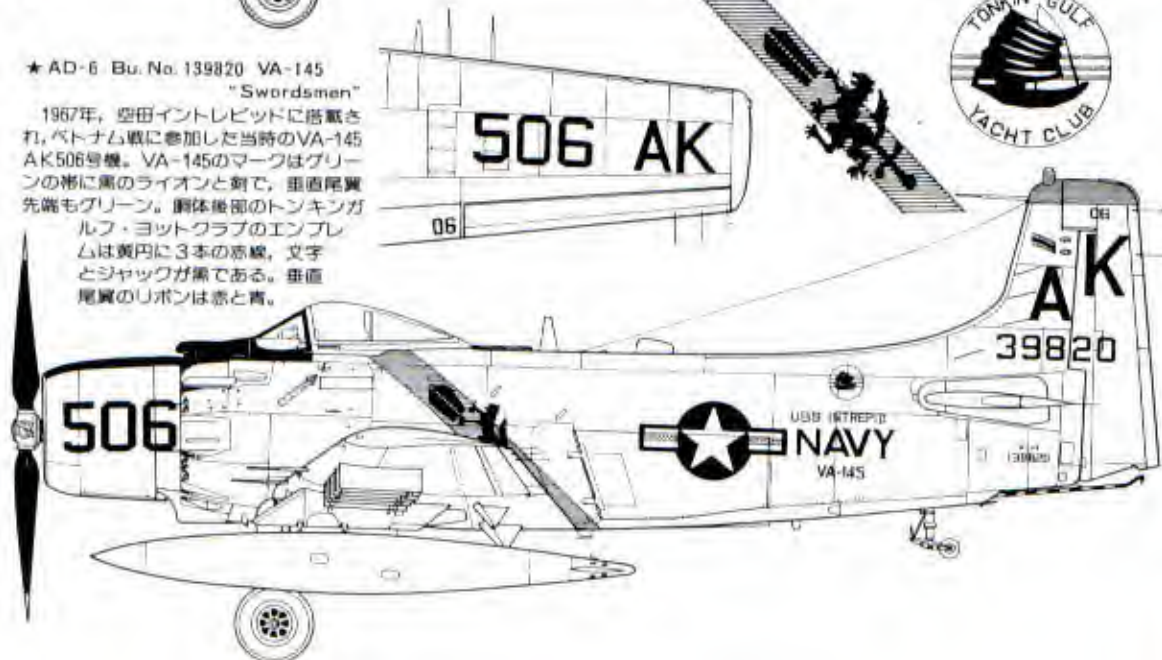
D-6 Bu. No. 139370 VA-65 "Tigers"
VW-6に所属し1962年10月～11月にかけての一バ危機に伴なう海上封鎖作戦に参加した原空母エンタープライズ（CVA（N）65）搭載V5所属機。方向舵はインターナショナルオレン右個の星は白（CVW-6を表わしている）。閃電光も黒フチつきのインターナショナルオレンジである。テイルコードの記号位置が他部隊機と若干異なっている。VA-65は1965年末にA-6Aイントルーダーに機種改変した。

★ AD-5W Bu. No. 135183 VAW-12
空母フォレスタル（CVA-59）に搭載され対潜水艦作戦任務に就いていたVAW-12所属機で，1960年4月頃のもの，尾翼のコウモリはマルーンで，1960年頃は周囲に同色の細いフチどりがしてあった。AD-5系の胴体側面のRESCUE標識は図のような矢印の後方に羽がついたタイプを多用した。

Douglas A-1 Skyraider

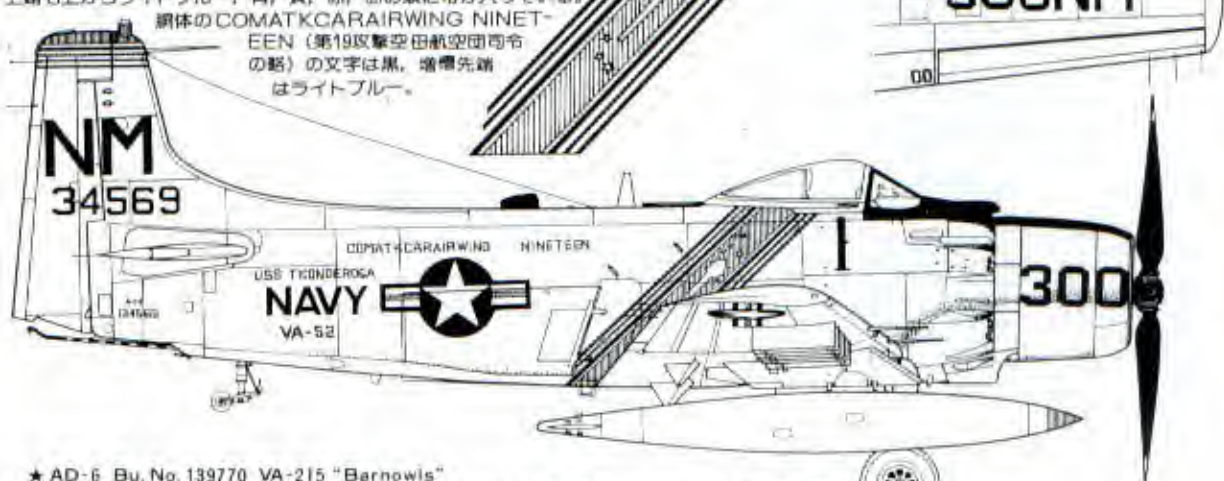
★ AD-5W Bu. No. 133770 VAW-33 "Knighthawks"

3回にわたるセイフティアウォーズ受賞に輝く名門の部隊VAW-33所属機。1965年1月，空母レイクチャンプレイン（CVS-33）搭載の第39分遣隊によって行なわれたジェミニ宇宙船回収サポートは一躍VAW-33を有名にした。図の827号機は1962年頃のもので，方向舵タブ，両上端，主翼端，カウリング下方のマーキングはいずれもマルーン。キャノピー下に記入されたSqnエンブレムは赤，青のバックに黒の馬頭，グレイの鷹である。

★ AD-6 Bu. No. 135326 VA-176 "Thunderbolts"

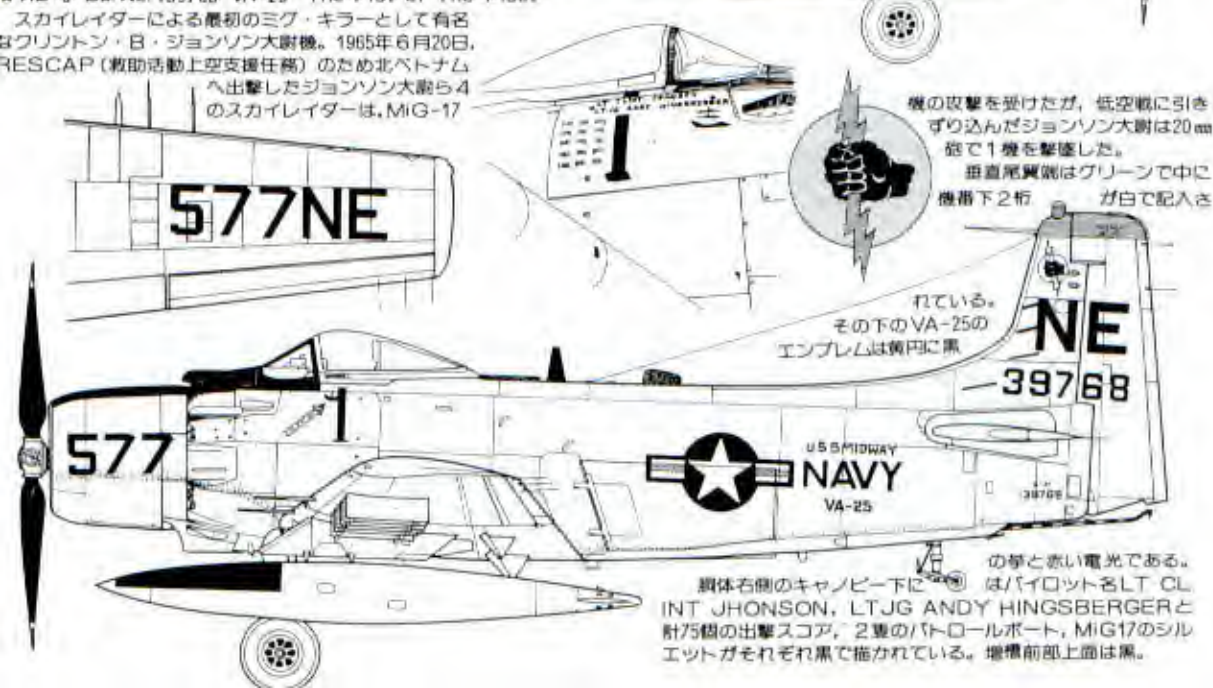
稲ン妻をあしらった派出なマーキングで知られるVA-176は，VA-25とともにベトナム戦争におけるミグ撃墜部隊として有名である。図の412号は空母イントレピッド（CVS-11）に搭載され，2回目の南シナ海方面ツアーを行なった1966年当時のもの。稲ン妻マークはこの時に採用された。色は黄と黒で，電光ガインターナショナルオレンジ，国籍マーク上のE賞マークもインターナショナルオレンジに黒のシャドーである。キャノピー下の出撃マークは黒。

★ AD-6 Bu. No. 139820 VA-145 "Swordsmen"

1967年，空母イントレピッドに搭載され，ベトナム戦に参加した当時のVA-145 AK506号機。VA-145のマークはグリーンの帯に黒のライオンと剣で，垂直尾翼先端もグリーン。胴体後部のトンキンガルフ・ヨットクラブのエンブレムは黄円に3本の赤線，文字とジャックが黒である。垂直尾翼のリボンは赤と青。

★ AD-6 Bu. No. 138768 VA-52 "Knight Riders"

1964年4月，空母タイコンデロガ(CVA-14)に搭載され北ベトナム攻撃に参加した第19空母航空団司令機。通常のVA-52のマークは青フチつきライトブルーの帯に白のメース，上，下に各3個の白星だが，この300号機は外側にさらに黄，赤，赤の3本の帯を追加してある。同様に垂直尾翼上端も上からライトブルー，青，黄，赤，赤の順に帯が入っている。胴体のCOMATKCARAIRWING NINETEEN（第19攻撃空母航空団司令の略）の文字は黒，増槽先端はライトブルー。

★ AD-6 Bu. No. 139770 VA-215 "Barnowls"

1966年，空母ハンコック(CVA-19)に搭載され，ベトナム戦に参加したVA-115 NP565号機。図は任務終了後本国に帰還した頃のもので，キャノピー下には赤地に白文字のパイロット名と黒の出撃スコアが2段に記入されている。増槽にはVA-215のエンブレム"フクロウ"が白で記入されている。搭載空母名の記入位置が他部隊と異なり，方向舵下方にも機番下2桁を小さく記入している。

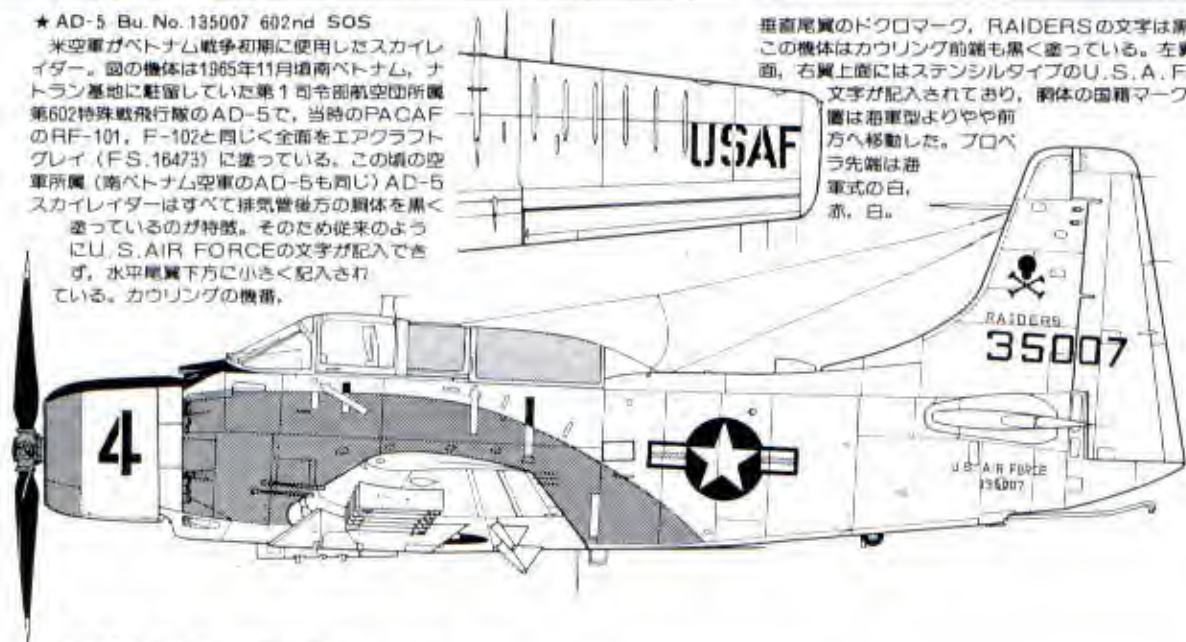
★ AD-6 Bu. No. 139768 VA-25 "The Fist of The Fleet"

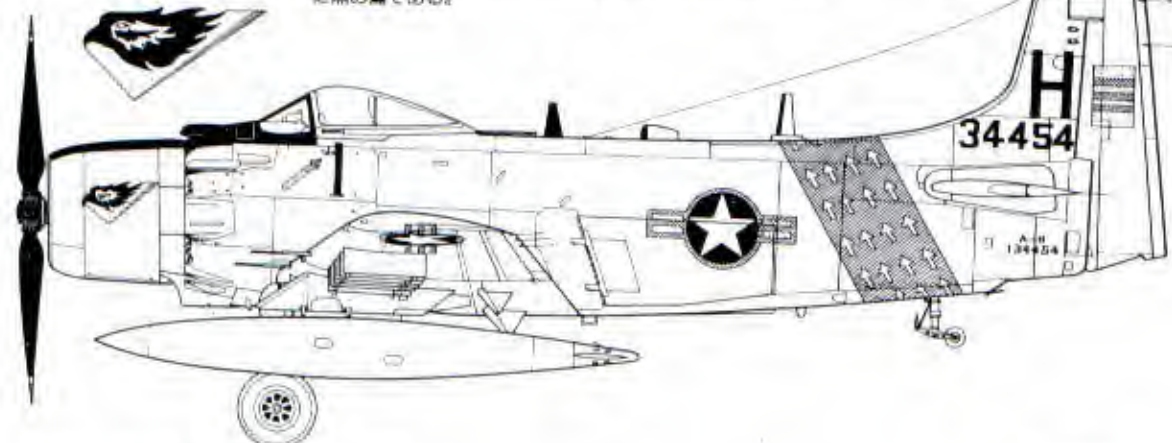
スカイレイダーによる最初のミグ・キラーとして有名なクリントン・B・ジョンソン大尉機。1965年6月20日，RESCAP（救助活動上空支援任務）のため北ベトナムへ出撃したジョンソン大尉ら4機のスカイレイダーは，MiG-17機の攻撃を受けたが，低空戦に引きずり込んだジョンソン大尉は20㎜砲で1機を撃墜した。

垂直尾翼端はグリーンで中に機番下2桁が白で記入されている。その下のVA-25のエンブレムは黄円に黒の拳と赤い電光である。

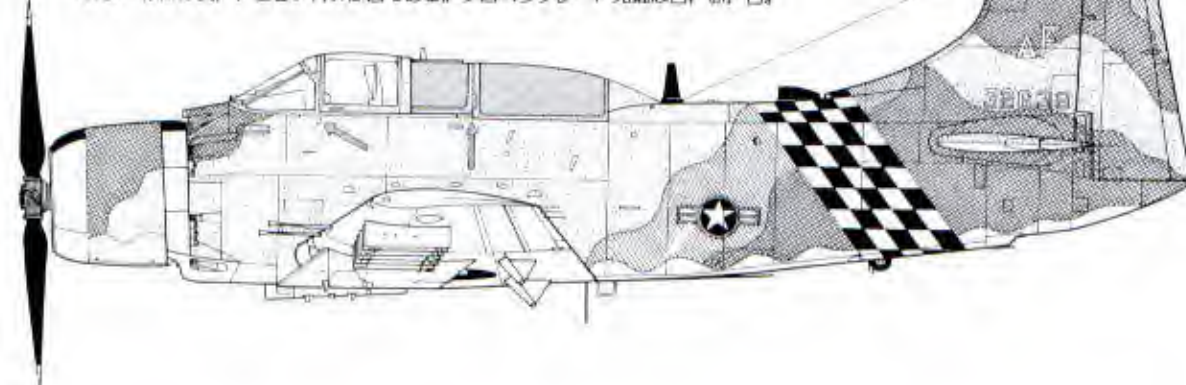
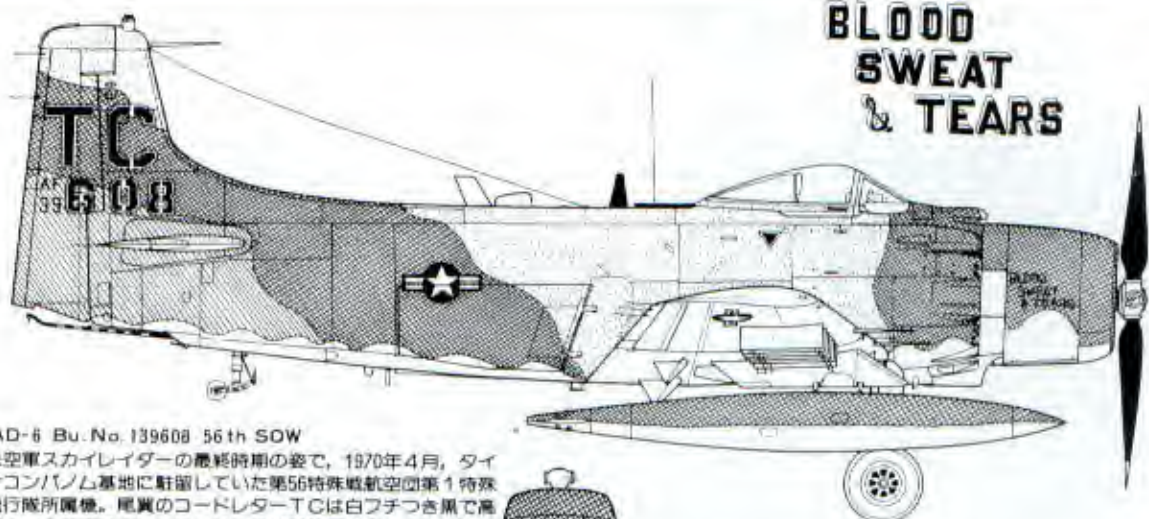
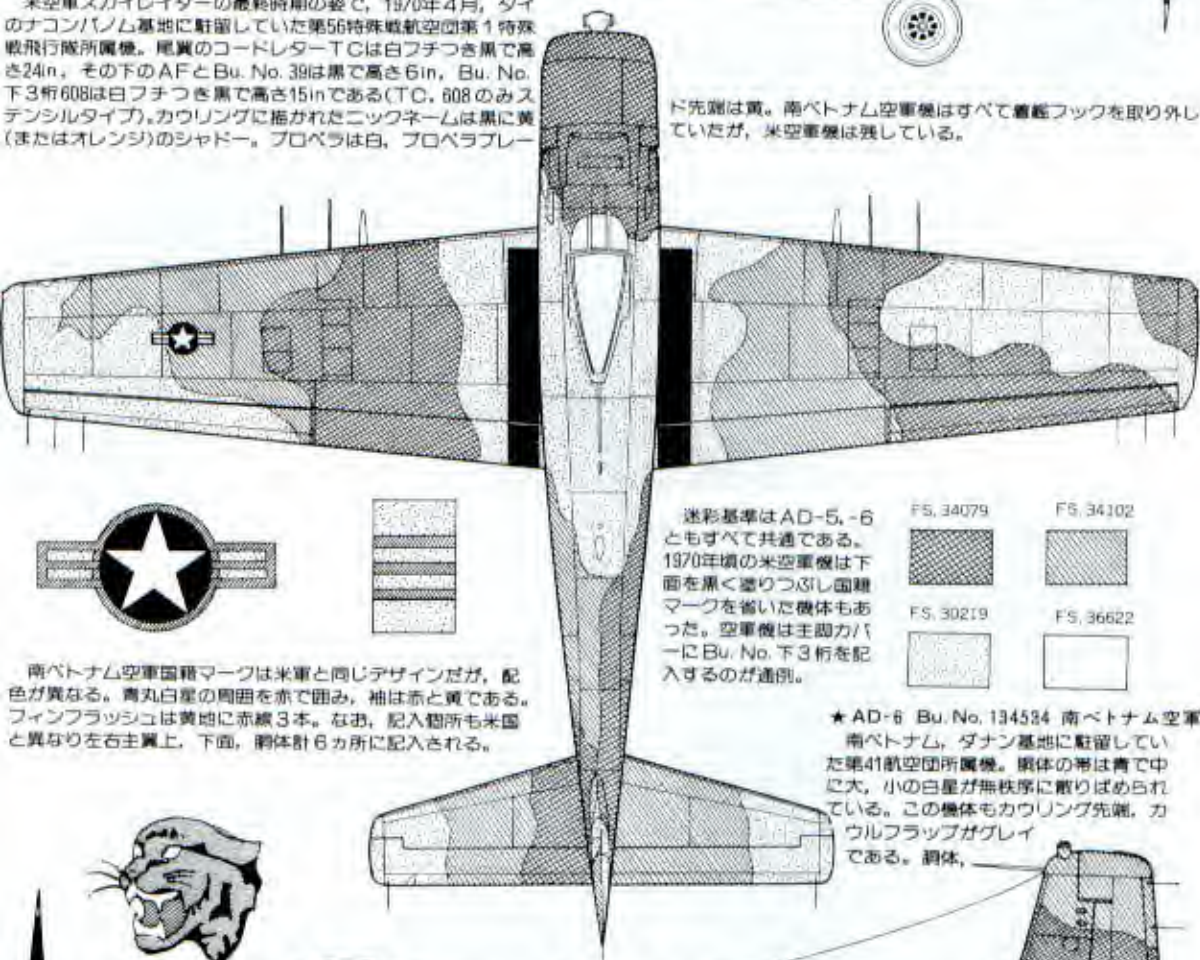
胴体右側のキャノピー下にはパイロット名LT CLINT JHONSON，LTJG ANDY HINGSBERGERと計75個の出撃スコア，2隻のパトロールボート，MiG17のシルエットがそれぞれ黒で描かれている。増槽前部上面は黒。

Douglas A-1 Skyraider

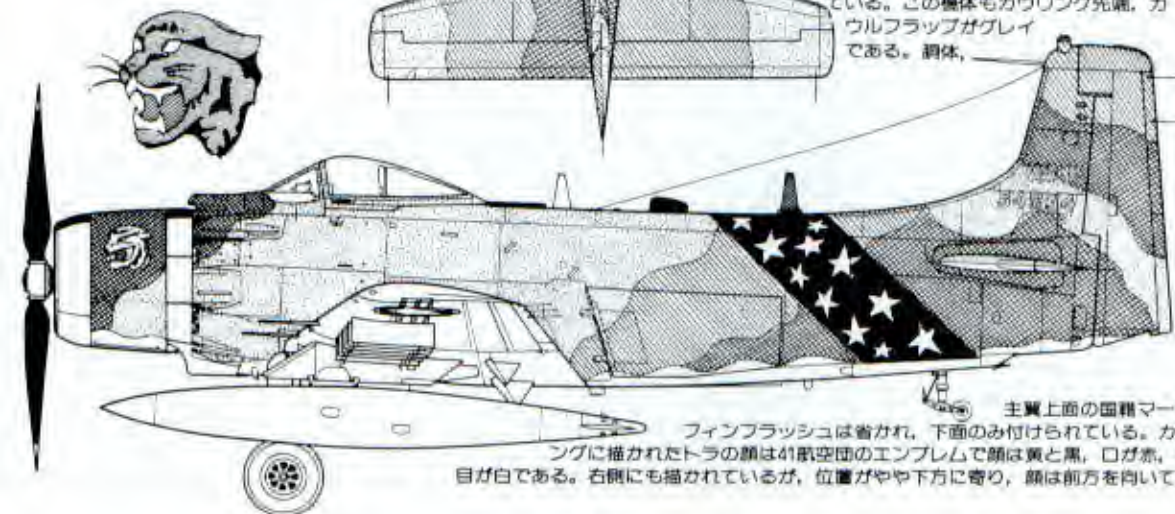
★ AD-5 Bu. No. 135007 602nd SOS

米空軍がベトナム戦争初期に使用したスカイレイダー。図の機体は1965年11月頃南ベトナム，ナトラン基地に駐留していた第１司令部航空団所属第602特殊戦飛行隊のAD-5で，当時のPACAFのRF-101，F-102と同じく全面をエアクラフトグレイ（FS.16473）に塗っている。この頃の空軍所属（南ベトナム空軍のAD-5も同じ）AD-5スカイレイダーはすべて排気管後方の胴体を黒く塗っているのが特徴。そのため従来のようにU.S.AIR FORCEの文字が記入できず，水平尾翼下方に小さく記入されている。カウリングの機番，垂直尾翼のドクロマーク，RAIDERSの文字は黒で，この機体はカウリング前端も黒く塗っている。左翼下面，右翼上面にはステンシルタイプのU.S.A.Fの文字が記入されており，胴体の国籍マーク位置は海軍型よりやや前方へ移動した。プロペラ先端は海軍式の白，赤，白。

★ AD-6 Bu. No. 134454 南ベトナム空軍

南ベトナム空軍に供与されたAD-5，-6も当初は米空軍機と同様全面エアクラフトグレイであった。図は1965年当時ブレイク基地に駐留していた南ベトナム空軍第74航空団所属グエン・カオ・キ将軍機。南ベトナム空軍のスカイレイダーは胴体に記入した帯で航空団を識別した。74航空団は赤帯に白矢印で，カウリングの飛行隊マークは赤シャドー付黄地に黒の鷲である。

★ AD-5 Bu. No. 132636 南ベトナム空軍

米空軍，南ベトナム空軍ともに1966年より迷彩塗装を採用し始めたが，図はその頃ビエンホワ基地に駐留していた23航空団所属機。迷彩の導入にともない国籍マーク，コードレター，Bu. No.が小さくなった。カウリング先端，カウルフラップはグレイで，その部分だけ反射除け黒塗装が残っているのが面白い。胴体の帯は黄と黒のチェッカーで，コードレターのAが黄，FとBu. No.は白である。プロペラブレード先端は白，赤，白。

★ AD-6 Bu. No. 139608 56th SOW
米空軍スカイレイダーの最終時期の姿で，1970年4月，タイのナコンパノム基地に駐留していた第56特殊戦航空団第1特殊戦飛行隊所属機。尾翼のコードレターTCは白フチつき黒で高さ24in，その下のAFとBu. No. 39は黒で高さ6in，Bu. No. 下3桁608は白フチつき黒で高さ15inである(TC，608のみステンシルタイプ)。カウリングに描かれたニックネームは黒に黄(またはオレンジ)のシャドー。プロペラは白，プロペラブレード先端は黄。南ベトナム空軍機はすべて着艦フックを取り外していたが，米空軍機は残している。

南ベトナム空軍国籍マークは米軍と同じデザインだが，配色が異なる。青丸白星の周囲を赤で囲み，袖は赤と黄である。フィンフラッシュは黄地に赤線3本。なお，記入個所も米国と異なり左右主翼上，下面，胴体計6ヵ所に記入される。

迷彩基準はAD-5，-6ともすべて共通である。1970年頃の米空軍機は下面を黒く塗りつぶし国籍マークを省いた機体もあった。空軍機は主脚カバーにBu. No. 下3桁を記入するのが通例。

★ AD-6 Bu. No. 134534 南ベトナム空軍
南ベトナム，ダナン基地に駐留していた第41航空団所属機。胴体の帯は青で中に大，小の白星が無秩序に散りばめられている。この機体もカウリング先端，カウルフラップがグレイである。胴体，主翼上面の国籍マーク，フィンフラッシュは省かれ，下面のみ付けられている。カウリングに描かれたトラの顔は41航空団のエンブレムで顔は黄と黒，口が赤，牙と目が白である。右側にも描かれているが，位置がやや下方に寄り，顔は前方を向いている。

ダグラスA-1スカイレイダー

Douglas A-1 Skyraider

スカイレイダーは1945年3月の初飛行以来，1969年12月に最後のEA-1F(AB-752) が航海を終えるまで25年の間米空母上に展開した。しかし陸に上った"SPAD" には別の任務が待っていた。救難ヘリのサポート "Sunday"である。この "Sunday"により，何人のMIA(行方不明者)がハノイ・ヒルトン行きをまぬがれたことだろうか。

▲編隊を組んだCVG-101所属 空母ボクサー（CVA-21）の搭載機。手前からVA-702のAD-1，VF-721のF9F-2，VA-791のF4U-4で，1951年3月から10月にかけて日本海に進出，朝鮮戦争に参戦した。
▼日本海を航行するCVG-2ヨークタウン（CVA-10）上空を通過するVA-65のAD-4 編隊。朝鮮戦争中本国にいたヨークタウンは戦後77機動部隊に編入され，極東方面に展開した。
▶エアブレーキを開いて急降下するVA-174のAD-3。当初ターボプロップ機として計画されたAD-3は結局AD-2とほぼ同じ機体となった。
▲NASグレンビューで標的曳航機として使用されていたAD-4N（127906）。AD-4NはAD-4の外形をほとんど変更することなく後部胴体に電子機器とオペレータ2名を収容するコンパートメントを設け，AD-4Wとハンター・キラーチーム を組み対潜作戦に使用された。なお多くのAD-4Nは本機のようにAPS-31 サーチ・レーダならびに電子機材をおろし，各種任務に使用されていた。
▲朝鮮半島東岸のK-3浦項（ポーハン）飛行場に展開していたVMA-121のAD-4NA（126949）。停戦後，-121はAD-6に改変し，岩国基地にも駐留していたことがある。なお，現在同隊はA-6Eを装備する VMA(AW)-121 "Green Knights" と改称し，MCASチェリーポイントに駐留しており，輪番制で岩国にも配備されている。

B
32619

WV185

NR
NAVY

◀グラウンド・クルーのスタート・サインにR3350-26WAエンジンを始動するA-1E（132659）。ビエンホア空軍基地に駐留していた1SOW/16SOSの所属機で，翼下には500lbGP爆弾，胴下にはエアロ1A150Gal増槽を装備している。装甲板に注意。

▲HH-3Cジョリーグリーン・ジャイアント救難ヘリをチェイスする1Air Command，602SOS"RAIDERS"のA-1G"Sunday"（132619）。A-1G＝AD-5N(Mod)は，夜間攻撃型AD-5Nとして発注されたもののうち数機をA-1E規格に簡略化した機体で，東南アジア方面の米空軍が使用した。

▲イギリス海軍は米海軍のAD-4W50機をMDAPにより供与され，スカイレイダーAEW.1として使用した。写真はWV185（USN Bu. No. 124777）。

▶北爆に向った艦載機の電子支援を終え，ヤンキーステーションの空母コンステレーション（CVA-64）に帰投したVAW-13のEA-1F（AD-5Q）。ALE-32チャフディスペンサーとAPS-31Bレーダを翼下に搭載している。

▼AJ-2の着艦をヨークタウンの第3エレベータ上で見守るVC-35のAD-5N。

▲厚木基地へ着陸進入するVA-52のA-1H（135336）。1966年11月，横須賀に入港したCVA-14，タイコンデロガの搭載機で，A-1H（AD-6）はAD-4の核搭載型AD-4Bの後部胴体を延長し，主翼下に大型パイロンを装備する。

◀1966年，横須賀港に停泊中の空母レンジャー甲板上に翼を休めるVA-145のA-1H（AD-7）。AD-7はエンジンをR3350-26WBに換装した型で，外見上の相違点はほとんどない。

▶米空軍およびベトナム空軍は単座のAD-6を海軍から移管，近接支援等に使用した。写真はナコン・パノムの56SOW/602SOSのA-1H "Bubblesn Bust"（139778）と139779。ダークグリーン（FS，34079）が胴体下面にまわり込んだラップアラウンド・スキムが施されている。1970年6月。

DOUGLAS A-1 SKYRAIDER served almost 30 years ever since its first flight made in March '45 till the end of Vietnam War. Of 242 AD-1s, 35 were AD-1Q ECM aircraft with a countermeasures operator. The AD-2 was given greater fuel capacity and some were equipped for drone control and target towing. The AD-3 with a belly radome served as ASW and airborne early-warning. Refiend AD-4 was built in the largest number (1,032) of which 40 were supplied to Royal Navy in 1952. More than 1,000 called "Spad" fought in the Vietnam.